ROMA - ANNO I - NUMERO 3 - 4 NOVEMBRE 1939 - XVIII
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

CRONACHE DELLA GUERRA

SOTTO GLI AUSPICI DEL MINISTERO DELLA CULTURA POPOLARE

TUMMINELLI E C. - EDITORI

ANNO I - N. 3 - 4 NOVEMBRE 1939 - XVIII

CRONACHE DELLA GUERRA

SOMMARIO DEL N. 3

Calendario degli avvenimenti . . 50

* * * La polemica anglo-tedesca. I neutri e l'abolizione dell'"embargo" 51

ALBERTO BALDINI
Battaglie di carri 53

AMEDEO TOSTI
I Capi delle forze armate terrestri navali ed aeree 57

FRANCESCO SPINEDI
Il potenziale economico dei belligeranti 63

ERNESTO CIURLO
La marina mercantile e la guerra al traffico 65

VINCENZO LIOY
L'offesa aerea sui porti 68

Calendario degli avvenimenti . . 71

40 fotografie di persone ed avvenimenti; 5 carte dimostrative e descrittive del terreno; 2 tabelle riassuntive della situazione del commercio marittimo; 6 diagrammi e rappresentazioni statistiche; 1 grande grafico del dislocamento del commercio inglese nel mondo

CRONACHE DELLA GUERRA

SOTTO GLI AUSPICI DEL

MINISTERO DELLA CULTURA POPOLARE

PUBBLICAZIONE SETTIMANALE DI 16-24 PAGINE IN ROTOCALCO

Contiene la cronaca politica, diplomatica, militare, economica della guerra che si sta combattendo, raccontata da scrittori specialisti in ogni materia.

Costituirà un primo racconto cronologico e storico degli avvenimenti che si svolgono oggi nel mondo, così da darne un quadro organico, documentato e completo.

Illustrazioni, fotografie, carte geografiche e topografiche, e cartine dimostrative in ogni numero

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
Roma - Città Universitaria - Tel. 40607

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, num. 14

ABBONAMENTI
Abbonamento annuale: Italia e Colonie L. 45
Abbonamento semestr.: Italia e Colonie L. 24
Abbonamento annuale: Estero . . . L. 130
Abbonamento semestr.: Estero: . . . L. 70

Per abbonarsi inviare vaglia o assegni all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

Esce ogni sabato in tutta Italia

COSTA LIRE UNA

TUMMINELLI & C. EDITORI
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

Calendario degli avvenimenti

Lunedì 9 *Attività politica e diplomatica*: Si prevede che la Gran Bretagna e la Francia respingeranno le proposte del Führer.

Il governo romeno comunica che in seguito ad uno scambio di note diplomatiche, si è prodotta una distensione e un riavvicinamento. fra l'Ungheria e la Romania. In esecuzione agli accordi germano-lettoni, i sudditi germanici residenti in Lettonia dovranno lasciare il Paese entro 7 giorni. I tedeschi baltici, che opteranno per la Germania, lasceranno la Lettonia entro due o tre settimane. Anche i tedeschi residenti in Estonia saranno rimpatriati.

In Francia sono arrestati alcuni deputati comunisti.

Attività militare: Sul fronte orientale continuano i movimenti sulla linea d'interessi russo-tedesca.

In uno scontro aereo nel Mare del Nord sono abbattuti un apparecchio tedesco e uno inglese.

Martedì 10 *Attività politica e diplomatica*: Radiodiscorso di Daladier, in risposta al discorso di Hitler del 6. Il presidente del Consiglio francese dichiara che la Francia non deporrà le armi se non quando avrà garanzie certe di una sicurezza effettiva.

Si attribuisce all'Italia il riavvicinamento dei paesi danubiani.

La Russia firma un accordo con l'Estonia.

Attività militare: Sul fronte orientale i movimenti delle truppe germaniche nella regione del Bug e sul versante di Suwalk sono quasi completati.

Sul fronte occidentale azioni di ricognizione tra la Mosella e la Sarre.

Mercoledì 11 *Attività politica e diplomatica*: Un limitato accordo commerciale è stipulato fra la Gran Bretagna e la Russia. L'accordo russo-turco, comprendente la chiusura dei Dardanelli alle navi da guerra di Paesi non rivieraschi del Mar Nero, è ancora in discussione.

La Finlandia prepara la resistenza armata alle richieste russe. La Svezia, la Norvegia e la Danimarca si consultano circa l'andamento dei negoziati di Mosca.

La Russia firma l'accordo con il quale cede Vilna alla Lituania in cambio di basi terrestri e aeree.

Attività militare: Il ministro della guerra britannico, Hore Belisha, annunzia ai Comuni che in 5 settimane sono stati inviati in Francia 158.000 soldati.

Sul fronte occidentale attività di pattuglie fra la Mosella e la Sarre.

Sul fronte orientale le truppe germaniche si avvicinano alla linea di interessi russo-tedesca che segue il Bug.

Giovedì 12 *Attività politica e diplomatica*: Chamberlain risponde al discorso di Hitler del giorno 6. Il Primo Ministro britannico dichiara che « dopo la nostra esperienza, non è più possibile fidarsi sulla sola parola dell'attuale governo tedesco ». Il governo britannico non si opporrebbe quindi ad una conferenza internazionale, purchè gli impegni presi fossero garantiti in blocco da tutti i partecipanti.

I delegati della Finlandia iniziano le trattative con la Russia.

L'ambasciatore d'Italia, Bastianini, parte per Londra.

Attività militare: Sul fronte orientale il corso del Bug è raggiunto in parecchi punti.

Sul fronte occidentale imboscate e pattuglie da ambo le parti.

Venerdì 13 *Attività politica e diplomatica*: Il discorso di Chamberlain suscita una viva reazione in Germania. Continuano le trattative tra la Russia e la Finlandia.

Attività militare: Il ministero della marina britannico comunica l'affondamento di tre sottomarini germanici. Sul fronte orientale i movimenti di truppe tedesche verso la linea d'interesse russo-germanica si avvicinano alla conclusione.

Sul fronte occidentale attività di pattuglie: i francesi fanno saltare i ponti fortificati sul Reno presso Wintersdorf, Breisach e Renenburg.

Sabato 14 *Attività politica e diplomatica*: L'Ambasciatore d'Italia, Bastianini, giunge a Londra.

Il delegato finlandese, Paasikivi, ritorna a Helsinki per avere nuove istruzioni.

Attività militare: La corazzata britannica « Royal Oak » è affondata da un sottomarino tedesco.

Sul fronte orientale sono completati i movimenti delle truppe germaniche verso la linea di interesse russo-tedesca.

Sul fronte occidentale debole attività di artiglieria. Tre apparecchi francesi abbattuti.

Domenica 15 *Attività politica e diplomatica*: L'ex primo ministro britannico Lloyd George, continuando la campagna già iniziata, insiste nell'esortare Chamberlain a trattare la pace.

Il generale Gamelin, in un'intervista al « Temps », ha dichiarato che il popolo francese deve convincersi che la guerra attuale è una guerra di pazienza.

Continuano a Mosca le trattative fra la Russia e la Turchia.

Il Presidente della Repubblica finlandese, Kyoski Kallio, esprime la speranza che la Russia farà onore agli accordi firmati nel 1920. Il delegato finlandese Paasikivi ritorna a Mosca.

Attività militare: Sul fronte occidentale i tedeschi attaccano le posizioni francesi sulla Mosella: azione reciproca di artiglieria.

Nell'affondamento della corazzata britannica « Royal Oak » sono periti circa ottocento uomini.

Lunedì 16 *Attività politica e diplomatica*: Il Governo di Mosca precisa le sue richieste alla Finlandia.

Le Cancellerie dei paesi scandinavi preparano il convegno di Stoccolma, che avrà luogo mercoledì.

Attività militare: Le truppe germaniche hanno compiuto i loro movimenti per l'occupazione della zona d'interessi in Polonia. Il Comando Supremo tedesco annunzia che non darà più comunicazioni circa il fronte orientale.

Sul fronte occidentale attacco germanico tra la Mosella e la Sarre. Pattuglie da ambo le parti all'ovest di Wissenbourg.

Il Comando Supremo germanico annunzia che la corazzata britannica « Repulse » è stata colpita da un sommergibile tedesco.

Martedì 17 *Attività politica e diplomatica*: A Mosca i negoziati russo-turchi sono interrotti; il ministro degli esteri turco Saragioglu parte per Ankara. Il presidente del Consiglio di Turchia dichiara che le richieste russe non potevano accordarsi con la politica turca degli Stretti e con gli obblighi già sottoscritti.

Giunge a Mosca la Commissione tedesca per i rimpatri.

Si riunisce a Stoccolma la Conferenza degli Stati di Oslo.

L'Egitto proclama lo stato d'assedio.

Attività militare: Sul fronte occidentale le truppe tedesche attaccano nella Sarre. Gli elementi francesi di copertura si ritirano sulla linea di resistenza. La flotta aerea tedesca attacca la base navale britannica di Scapa-Flow, danneggiando la corazzata « Iron Duke ».

Mercoledì 18 *Attività politica e diplomatica*: L'Ambasciatore d'Italia Bastianini presenta le credenziali a Giorgio VI.

Chamberlain parla ai Comuni sugli avvenimenti militari della scorsa settimana.

A Stoccolma ha luogo la prima riunione della Conferenza degli Stati Nordici. I capi delle Repubbliche americane inviano telegrammi di solidarietà.

L'ingresso delle truppe lituane a Vilna è rimandato.

Le truppe russe sono entrate in Estonia, per occupare le basi designate.

Attività militare: Sul fronte occidentale fra la Mosella e la foresta del Palatinato le truppe francesi abbandonano i punti che occupavano in territorio tedesco.

Giovedì 19 *Attività politica e diplomatica*: Ad Ankara è firmato il trattato anglo-franco-turco di reciproca assistenza militare. In un protocollo addizionale è precisato che gli impegni stipulati cesseranno d'esser obbligatori per la Turchia, qualora l'adempimento di essi dovesse coinvolgerla in ostilità contro la Russia.

A Stoccolma si chiude la Conferenza degli Stati di Oslo, con una dichiarazione nella quale sono confermati i principi di neutralità e di indipendenza della Danimarca ed Islanda, della Svezia, della Norvegia e della Finlandia.

(Continua a pag. 71)

Reparti australiani nei pressi di Westminster a Londra.

LA POLEMICA ANGLO-TEDESCA

I neutri e l'abolizione dell' "embargo"

Settimana di notevoli pronunciamenti politico-diplomatici.

Ha parlato, innanzi tutto, il Ministro degli Esteri germanico, von Ribbentrop. E ha parlato a Danzica, nel giorno del nono anniversario dalla costituzione della sezione del nazional-socialismo nella città contesa (24 ottobre). Partito di conquista allora: partito di vittoria oggi. Ma il discorso non poteva essere una celebrazione commemorativa: è stato, piuttosto, una nuova presa di posizione, in cui il Ministro del Reich ha ribadito i punti già sostanzialmente noti della autodifesa germanica.

Questi punti sono:

1) premeditazione inglese anteriore al Convegno di Monaco, come appare dalla confessata organizzazione « in corso da vari anni » del ministero del blocco a Londra;

2) doppio giuoco del Primo ministro Britannico a Monaco, dove egli sarebbe andato non già, come disse, per una grande opera di pace, ma solamente per guadagnare il tempo necessario alla compiuta preparazione bellica dell'Inghilterra;

3) ostruzionismo britannico alla mediazione pacifica di Mussolini, accettata già così dalla Francia come dalla Germania;

4) nessuna nuova pretesa territoriale tedesca; eccezione fatta per le colonie.

Non limitandosi a individuare i punti difensivi e i propositi programmatici della Germania, Ribbentrop ha ritorto contro l'Inghilterra tutte le accuse mosse abitualmente da Londra alla politica nazista. Secondo il ministro degli Esteri germanico, è l'Inghilterra, e non la Germania, che viola abitualmente gli accordi, che usa la violenza per affermare, consolidare la sua supremazia, che non mantiene la parola, che aspira al predominio assoluto in Europa.

Immediatamente dopo il discorso di Ribbentrop un comunicato ufficiale inglese fissava così la situazione diplomatica: « E' evidente che questo discorso è ben lungi dal rendersi conto del punto di vista da cui si muovono l'Inghilterra e la Francia. Queste due nazioni, pertanto, continueranno a battere la via che si sono tracciata, fino a che l'atteggiamento del governo tedesco non subisca una trasformazione radicale ».

Nella settimanale comunicazione alla Camera dei Comuni seguita al discorso di Ribbentrop, Chamberlain (26 ottobre) dal canto suo riaffermava i capisaldi della visione britannica delle origini della guerra e della sua condotta:

1) la Gran Bretagna si decise ad intensificare e ad accelerare il ritmo degli armamenti e a prepararsi alla eventualità della guerra perchè costrettavi dalla crescente minaccia tedesca;

2) fu Hitler a distruggere l'accordo di Monaco, stipulato dai franco-inglesi in perfetta buona fede;

3) ogni possibilità pacifica è stata irrimediabilmente frustrata dalla invasione tedesca in Polonia;

4) la registrata e inveterata inadempienza della Germania nazista al cospetto della propria parola impedisce ogni nuovo negoziato, che non sia accompagnato e sanzionato da una efficace e insospettabile garanzia preventiva.

Parlando a Danzica, Ribbentrop non ha mancato di toccare il problema dei rapporti fra Berlino e Mosca. « E' esclusa — egli ha detto — una qualsiasi divergenza territoriale, oggi e in avvenire, fra i nostri due Stati, i quali, integrandosi anche economicamente, potranno lavorare in comune fino a quando ciascuno rispetterà il regime politico dell'altro. Questo i due governi sono decisi a fare ».

Tale scambievole concordanza dei due Paesi ha avuto una nuova espressione nella nota ufficiale (26 ottobre) con cui l'U.R.S.S. ha risposto alle note britanniche del 6 e dell'11 settembre, concernenti il contrabbando di guerra.

In questa nota il governo di Mosca ha sostenuto che la istituzione, mercè un atto unilaterale del governo britannico, di una lista di merci dichiarate contrabbando di guerra, viola i principii del diritto internazionale quali sono stati espressi nella dichiarazione internazionale sul diritto di guerra navale del 26 febbraio 1909.

Secondo l'U.R.S.S. il governo britannico, avendo incluso nella lista del contrabbando di guerra da esso divulgata, articoli e merci che rappresentano voci di largo consumo, conduce fatalmente ad una profonda disorganizzazione nel rifornimento dei generi di prima necessità, indispensabili alle popolazioni civili. Esso « crea, così una seria minaccia per la salute e la vita delle popolazioni estranee al conflitto, e viene ad esercitare una pressione angosciosa e incalcolabile sulle masse popolari. Il che costituisce una palese violazione ai principii ge-

Prigionieri francesi sul fronte della Mosella.
(Foto Giacomelli)

Il nuovo aspetto dell'Oriente europeo, dal Baltico ai Balcani.

neralmente riconosciuti del diritto internazionale».

L'U.R.S.S. nella sua nota osserva inoltre che le navi russe appartengono allo Stato sovietico e che, pertanto, non possono essere sottoposte ai provvedimenti di costrizione, che possono, invece, essere adottati nei confronti delle navi appartenenti a privati.

Infine l'U.R.S.S. con la sua nota si riserva il diritto di esigere dal governo britannico un indennizzo «per i danni arrecati alle sue organizzazioni, alle sue istituzioni, ai suoi cittadini, a causa dei provvedimenti dal governo britannico adottati».

Londra non si è data alcuna briga di rispondere immediatamente alla nota moscovita. Solamente con un comunicato diramato alla stampa ha fatto sapere che il riferimento alle convenzioni del 1909 rappresenta un puro anacronismo, essendo state tali convenzioni annullate nel corso della guerra mondiale. Non senza una punta di sarcasmo il medesimo comunicato annuncia che il governo di Londra trova pienamente giustificato il rimandare la risposta alla nota sovietica, visto che questa nota è arrivata a un mese e mezzo di distanza dalle note britanniche cui vuole replicare.

La stampa dei paesi belligeranti ha molto discusso la questione della efficienza del blocco continentale ingaggiato dall'Inghilterra e dell'antiblocco minacciato e già attuato dal Reich. La questione tocca direttamente gli interessi e il comportamento dei più vicini paesi neutrali (paesi Scandinavi, Paesi Bassi) e degli Stati Uniti d'America.

All'indomani della Conferenza di Stoccolma Paasikivi riprendeva, questa volta col ministro delle Finanze finlandese Tanner, la via di Mosca. Ne ritornavano quasi immediatamente a Helsinki (25 ottobre), latori di nuove proposte del Kremlino.

Intorno a queste nuove proposte si è mantenuto anche questa volta il più impenetrabile mistero. Secondo voci che è impossibile controllare, l'U.R.S.S. avrebbe domandato alla Finlandia la cessione dei distretti di Viipuri e della fortezza di Ino, il controllo delle isole Aaland, lo stabilimento di basi militari a Hangö ed a Turku; la cessione di parte della Carelia del nord. Dal canto suo, offrirebbe un vantaggioso accordo commerciale. Helsinki faceva sapere di poter permettere al più alla Russia di «guidare amichevolmente» la politica estera finlandese. Ma in quali limiti intendere quell'*amichevolmente* e di qual natura potrebbe essere sul terreno della politica estera l'*amicizia* bolscevica? Impossibile per ora rispondere.

Il Tanner, ad ogni modo, tornato ad Helsinki, ha fatto alla stampa qualche dichiarazione significativa: «Tutto sommato, possiamo dire che il nuovo incontro ha segnato un passo avanti. Le conversazioni continueranno e la delegazione finlandese non sarà cambiata. Il signor Paasikivi ed io ripartiremo per Mosca ai primi della prossima settimana per dar tempo al governo di mettere al corrente delle nuove proposte russe il Parlamento e di udirne l'opinione. Il dibattito non avverrà in pubblico e nemmeno dinnanzi a tutta la Camera. Saranno chiamati solo i capi partito, e la segretezza della seduta sarà garantita dal giuramento di tutti i partecipanti. Non escludiamo che, nel frattempo, a Mosca, altri Stati prendano iniziative per comporre la questione. Ma noi non abbiamo sollecitato da nessuno passi di tal genere. Smentiamo nel modo più categorico, anche, che la Finlandia abbia domandato prestiti all'America. Il nostro Paese ha una situazione finanziaria fortissima e può sopportare da solo lo stato di eccezione in cui si trova attualmente e gli oneri che ne derivano».

Anche se non sollecitato, un nuovo intervento di Roosevelt a Mosca non è escluso dalla stampa britannica, la quale, anzi, ha annunciato che il Presidente americano avrebbe richiesto ai delegati finlandesi di informarlo, tempestivamente dell'andamento delle conversazioni, specialmente se queste volgessero al peggio.

La questione della militarizzazione di quelle isole Aaland, che garantiscono, a chi le possegga, un predominio nel Baltico e un controllo su tutto il traffico marittimo svedese, è sempre sul tappeto. E lo è in termini completamente diversi da quelli nei quali fu presentata alla Società delle Nazioni nel 1920, in seguito al conflitto diplomatico fra la Finlandia e la Svezia. La convenzione del 6 aprile 1922 pur riconoscendo sull'arcipelago la sovranità finlandese, aveva confermato le servitù esistenti sull'arcipelago medesimo in virtù della convenzione del 1856 sulla sua neutralizzazione e sulla sua non-fortificazione. La Russia czarista rispettò sempre quelle servitù. Oggi la Russia sovietica ne chiede l'abrogazione. L'argomento, si dice, sarà ripreso nelle prossime conversazioni.

E' dunque in pieno la volta e l'ora dei paesi neutrali.

Nella notte sul 28 Re Leopoldo del Belgio ha rivolto per radio una breve allocuzione al popolo americano. «La neutralità — egli ha detto fra l'altro — è un elemento vitale per gli interessi del Belgio. Noi non abbiamo alcuna ambizione territoriale. noi non siamo stati mescolati nè da vicino nè da lontano alle origini del conflitto che divide l'Europa. Un Belgio leale e forte assolve una missione essenzialmente pacifica, poichè esso limita la estensione del campo di battaglia. Noi vediamo con chiarezza i nostri doveri e i nostri diritti. Se noi saremo attaccati, noi ci batteremo senza esitazione, ma con dei mezzi che sono decuplicati». Il Ministro degli Esteri belga Spaak, ha ribadito, pure alla radio, le parole del Sovrano.

Al di là dell'Atlantico, il Senato degli Stati Uniti ha approvato (28 ottobre) la revoca dell'*embargo* sulle armi.

Fin dal 21 settembre scorso il Presidente Roosevelt, nel suo messaggio al Congresso sulla neutralità, aveva dichiarato che con il rigetto della clausola dell'*embargo* gli Stati Uniti sarebbero rimasti molto più probabilmente in pace che se la legge fosse rimasta quale essa era.

Il progetto di legge della neutralità, ora approvato, autorizza la vendita di armi ai belligeranti che le paghino in contanti od a brevissimo termine (novanta giorni) e le trasportino con mezzi propri. Esso favorisce in modo evidente l'Inghilterra e la Francia. Va, inoltre, ricordato che la misura approvata nei giorni scorsi formula in pari tempo un certo numero di restrizioni alla libertà dei cittadini americani nei loro rapporti con i belligeranti. Fra l'altro, è fatto divieto a cittadini americani di viaggiare su navi di paesi belligeranti; a navi americane di recarsi nei paesi belligeranti o di penetrare in certe zone di guerra; di accordare crediti, sotto qualsiasi forma, ai paesi belligeranti.

L'argomentazione confidenziale che Roosevelt può avere adoperato per far accettare la nuova legge sulla neutralità, può, probabilmente essere formulata così: L'abrogazione dell'*embargo* rappresenta per gli Stati Uniti il miglior modo per tutelare la loro pace e la loro indefinita astensione dalla guerra. Ad una Inghilterra in procinto di essere battuta gli Stati Uniti non potrebbero negare il loro concorso armato. Ma l'Inghilterra sarà più facilmente in procinto di essere battuta, se gli Stati Uniti non le forniranno armi. E' meglio, pertanto, dare armi che uomini. Diamo, dunque, armi all'Inghilterra: saremo più certi di non dover dare combattenti.

Questo il presupposto della legge testè votata a Washington.

* * *

Carri armati pesanti verso il fronte occidentale.

BATTAGLIE DI CARRI

"*Nihil sub sole novi*". Con questa forma assoluta la sentenza è evidentemente troppo rigida. Il progresso dei tempi — anche limitandoci al campo della scienza e dell'industria — ha rivoluzionato principi e procedimenti applicativi. Avviene tuttavia di constatare che, nel campo delle idee, e delle aspirazioni umane, quel che appare assolutamente nuovo non è talvolta che un ritorno di antiche tendenze e di desideri solo parzialmente soddisfatti.

Così quando oggi parliamo di carri armati, il nostro pensiero corre alla grande guerra mondiale di venticinque anni fa, allorchè inglesi e francesi, quasi contemporaneamente, ma in modo indipendente gli uni dagli altri, pensarono di costruire piccole fortezze montate su ruote e sospinte da motori, per portare l'azione del fuoco e dell'urto in prossimità delle ben munite linee difensive tedesche, che le fanterie non riuscivano ad accostare a distanza d'assalto. Furono le *tanks*.

Pochi pensano che l'idea di combattere coi carri è tanto antica, da perdersi nelle tenebre dei millenni. Presso alcuni popoli orientali, il combattimento con carri impiegati a massa trainati da uno, due o quattro cavalli lanciati alla carriera, spesso senza redini, precedette l'uso del combattere a cavallo. Normalmente ogni carro era montato da un equipaggio di due uomini: uno per la guida; l'altro per il maneggio dell'arco. I carri erano il più delle volte muniti di ferri taglienti applicati al cassone e alle ruote e sporgenti in fuori; e anche di ferri a punta fissati all'estremo anteriore del timone ed al giogo poggiante sul collo dei cavalli. Lanciati in gran numero, con vivacità, contro le fanterie nemiche vi portavano lo scompiglio. Il loro rendimento — più che sul tiro degli arcieri — fondavasi su l'urto. Se l'avversario disponeva anch'esso di analogo armamento, avveniva il cozzo fra le opposte schiere di carri. E' già qui, in embrione, il moderno impiego dei carri leggeri da battaglia operanti in ausilio della fanteria; mentre per le pesanti *tanks* del 1916 l'impiego si orientò piuttosto, come accennato, contro i robusti trinceramenti che già allora solcavano i campi della Francia settentrionale.

* * *

Da allora ad oggi le nuove macchine sono sempre andate perfezionandosi; e si sono differenziate in molteplici categorie secondo il peso, come avviene fra i pugilatori. Si hanno, così, i *pesi minimi* ed i *pesi massimi* e fra questi due estremi una gamma di *pesi medi*, suddivisi a loro volta in sottospecie secondo che più si avvicinano al limite inferiore od al limite superiore. Naturalmente, i limiti di peso fra l'una e l'altra categoria non sono uguali per tutti gli Stati.

La grande raggiera delle comunicazioni stradali nell'Europa Centrale.

Un'azione di carri armati protetta da nubi artificiali.

Colonna motorizzata inglese su suolo francese.

Per lungo periodo, e fino a poco tempo addietro, il carro armato senza distinzione di tonnellaggio, è stato considerato come arma ausiliaria della fanteria e della cavalleria, bene inteso provviste del loro corredo di artiglieria; elemento, dunque, di uno schieramento tattico misto. Più vicino a noi si è fatta strada una forma di impiego a massa di carri raccolti organicamente in grandi unità corazzate.

Noi le abbiamo viste in azione queste unità durante le grandi esercitazioni di agosto dell'armata del Po. Oggi, forse per effetto dei problemi derivanti dall'esistenza di linee potentemente fortificate come quelle del confine franco-germanico, si è fatta strada l'ipotesi che carri armati possenti, impiegati come arma a sè stante, siano utilmente impiegabili, quando naturalmente concorrano attacchi contemporanei attuati dalle grosse artiglierie e dai bombardieri aerei. Si pensa che successive grandi ondate di carri ad alto tonnellaggio possano avere qualche probabilità di successo, se spinti nei tratti del dispositivo fortificato avversario, dove artiglierie e bombe aeree abbiano indebolita, se non annientata, l'efficacia difensiva delle grandi opere corazzate. E' un problema che non può basare la risoluzione sui precedenti. In Polonia, il largo impiego di carri tedeschi non ha trovato situazioni paragonabili a quelle del confine franco-germanico. E' perciò una esperienza tutta nuova da fare, che non comporta, allo stato attuale delle cose, — per le molte incognite che permangono — previsioni neppure approssimative; il successo o l'insuccesso, così della difesa come dell'attacco dipendendo dalla potenza relativa dei mezzi impiegati dalle due parti, e dipendendo altresì — come sempre — dal grado di indomita volontà di vittoria che anima le opposte schiere.

* * *

Si è accennato che i carri armati sono ripartiti in categorie secondo il tonnellaggio. La caratteristica-base del peso trae naturalmente seco altre qualità essenziali che vi sono strettamente connesse. E precisamente: il numero e la potenza delle armi portate dal carro, lo spessore della corazzatura, il grado di protezione degli organi di trasmissione e dei cingoli, la possibilità di superare ostacoli di dimensioni notevoli, la complessità della organizzazione interna e la quantità di carburante che è possibile trasportare, sono tutte qualità meglio realizzate col crescere del peso. Per contro la manovrabilità e la velocità diminuiscono con l'aumentare del tonnellaggio.

Ne consegue che a ciascuna categoria si addicono compiti diversi e diverse modalità di condotta; ciò che consente — nella complessa organizzazione della battaglia — di compensare, dosando variamente le categorie di carri, le qualità mancanti ad alcuni con le qualità de-

Carri trasporto per reparti motorizzati.

Carro d'assalto mascherato fra gli alberi prima dell'entrata in azione.

gli altri. Non diversamente accade per gli svariati tipi di navi impiegate nella guerra navale.

* * *

I carri trovano impiego così nelle azioni offensive come in quelle difensive. Ma è principio senza eccezioni che anche nelle funzioni loro assegnate in una azione tattica di difesa, i carri operano sempre attaccando. Non è concepibile un carro armato che si fermi per piantarsi sul terreno come fortino corazzato. Finchè il momento della sua entrata in opera non è giunto, il carro se ne sta riparato fuori della zona battuta. Quando è l'ora di agire, sbuca improvviso dal nascondiglio e inizia senz'altro il contrattacco. Può fermarsi solo per brevissimi istanti allo scopo di meglio puntare e sparare le armi. Ove si arrestasse per più lungo tempo avrebbe nove probabilità su dieci di soccombere. Si suol dire che « il movimento difende il carro più delle corazze ».

I carri di minor peso (armamento leggero, corazzatura soltanto resistente ai colpi di fucileria e mitragliatrici e alle schegge dei proiettili di artiglieria) sono destinati all'appoggio di fanterie ordinarie o motorizzate o a far parte delle unità celeri, specialmente incaricate della esplorazione o dell'inseguimento. I pesi massimi entrano a far parte delle grandi unità corazzate insieme ai pesi medi, nel confronto dei quali agiscono come sostegno. In alcuni casi i carri medi possono agire in appoggio delle ordinarie fanterie.

La velocità dei carri leggeri su buone strade può raggiungere i cinquanta chilometri orari; quella dei carri medi si aggira sui quaranta; quella dei grossi carri sui trenta.

In fatto di armamento, i leggeri dispongono soltanto di mitragliatrici in coppia; i medi ed i pesanti anche di cannoni, che nei pesi massimi hanno calibro maggiore.

L'equipaggio va da un minimo di 2 uomini ad un massimo di una diecina. I serbatoi per il carburante e per il lubrificante consentono ai pesi minimi poche ore di autonomia; ma ai pesi medi e massimi di muoversi sul terreno per assai più lungo tempo.

I carri debbono fare strettamente i conti col suolo sul quale debbono rotolare. I vincoli imposti dal terreno possono ridursi con l'abilità, il sicuro occhio e l'audacia del guidatore; ma non possono essere eliminati. E' indispensabile che comandanti di unità carriste di ogni ordine di grandezza e capi-carro, abbiano perfetta conoscenza del materiale loro affidato. Qui la pratica personale ha, più che mai, valore decisivo.

* * *

Come si può immaginare l'attacco di grossi carri ad una linea fortemente organizzata? Questo interrogativo si pone in relazione con

La grande rete delle comunicazioni attraverso la Germania organizzata per rendere possibile qualunque manovra per linee interne di unità motorizzate.

alcune voci che attribuirebbero alla Germania l'intento di attaccare nella regione della Sarre, per dar corso a progetti offensivi che altri ritengono invece con maggior probabilità diretti, per mare e per aria, contro l'Inghilterra.

Grandi attacchi di questo genere debbono procedere per ondate. Le unità carriste destinate alle successive ondate si adunano in una zona di terreno non lontana dall'obbiettivo, possibilmente al coperto. I carri della prima ondata — completate le dotazioni di benzina, di lubrificanti, di munizioni — sono naturalmente i più prossimi alle posizioni da cui l'attacco dovrà muovere. Quelli delle successive ondate alquanto più indietro in posizione di attesa. Dinanzi alla posizione di partenza della prima ondata sono schierate, a protezione, truppe leggere motorizzate con le loro artiglierie. Entrano anche in funzione i mezzi nebbiogeni per rendere più incerti i tiri delle artiglierie e dei bombardieri aerei avversari. Contemporaneamente la propria arma aerea si prepara a contrastare al nemico il cielo della battaglia e la propria artiglieria inizia il tiro per neutralizzare l'artiglieria avversaria, specie quella anticarro. In attesa dello scatto dei carri, i comandanti carristi dei diversi settori della linea di attacco, coi comandanti in sottordine e i capi-carro, riconoscono i particolari del terreno antistante per stabilire gli itinerari, spesso serpeggianti, di ogni unità.

Ricognizione durante la quale ogni particolare viene concordato, perchè vi è poi grande difficoltà — ad attacco lanciato — di modificare l'itinerario dei carri. In corrispondenza di zone fittamente boscose — come se ne trovano nella regione della Sarre — la linea dei carri viene per necessità spezzata, e si ricostituisce poi, appena superato l'ostacolo. Per non perdere il collegamento i carri di una stessa unità si tengono d'occhio a traverso le feritoie praticate nello scafo o per mezzo di periscopi; e analogamente si regolano i comandanti delle unità, fra loro.

Il nemico, appena ha la sensazione di essere oggetto di un attacco di carri in massa, lancia anch'esso le sue unità carriste. Mentre i carri leggeri dell'una e dell'altra parte prendono come bersaglio le fanterie e i nidi di mitragliatrici, i tonnellaggi medi e massimi coi carri-cannone e coi carri lanciafiamme si offendono a vicenda anche con l'urto, se non riescono col fuoco a metter fuori di combattimento il carro avversario. Avviene come di navi che manovrino per speronarsi reciprocamente. In questa specie di « corpo a corpo » di carri l'abilità del conducente ha valore decisivo.

Se questa prima ondata supera vittoriosamente la fase iniziale della battaglia, i singoli elementi superstiti restringono il loro raggio di azione per riordinare la linea alquanto disorganizzata dalla lotta, per rastrellare il terreno limitrofo dalle armi nemiche ancora rimaste in azione, e per dare il passo alla seconda ondata che intanto si avvicina, ed inizia azione analoga a quella della prima ondata, per essere poi — a sua volta — oltrepassata dalla terza; e così di seguito. I carri della prima ondata si adunano allora in una posizione retrostante di raccolta; vi si riforniscono e stanno pronti per costituire altra ondata se sarà necessario, quando saranno esaurite le ondate già predisposte.

Questo breve quadro, completato con la visione degli interventi aerei nei due campi, dà soltanto una pallida idea del come proceda l'organizzazione di un attacco di carri in grande stile. Ma vi è un fattore di successo, che mal si vede dall'esterno; ed è il senso della cooperazione che in questa forma di lotta, fra difficoltà eccezionali di collegamento, deve assurgere a un potenziale massimo. Esso discende da quella particolare sensibilità carrista per la quale la fraternità diventa istinto e la mutua assistenza in ogni frangente, un debito d'onore.

ALBERTO BALDINI

Il Führer col Generale von Brauchitsch, comandante in capo dell'esercito tedesco. (Foto R. D. V.)

Il Feld Maresciallo Goering comandante in capo della aeronautica tedesca (Foto R. D. V.).

I CAPI DELLE FORZE ARMATE TERRESTRI NAVALI ED AEREE

Mentre l'umanità, pur deprecandolo, ritiene ormai inevitabile l'estendersi e l'intensificarsi dell'urto tra le forze della terra, del mare e del cielo delle Potenze belligeranti, l'attenzione generale si volge a quegli uomini, sui quali grava la suprema responsabilità della vita di centinaia di migliaia di uomini nonchè quella dell'avvenire e, forse, dell'esistenza stessa della loro Patria.

Gli uomini d'arme che sono in questo momento alla testa degli eserciti e delle flotte navali ed aeree delle tre Potenze finora direttamente impegnate nella lotta, pur avendo preso parte, quasi tutti, ad operazioni di guerra, in Europa e fuori, non avevano avuto, prima d'oggi, nessuno, la responsabilità di un Comando Supremo. Il ventennio intercorso tra la fine della grande guerra 1914-18 e l'inizio di questa è stato sufficiente, perchè nessuno degli Uomini che furono a capo delle forze terrestri e navali durante il precedente conflitto abbia potuto assumere la direzione delle operazioni in questo.

E' da notare, anzi, che l'età media della maggior parte dei Comandanti attuali è notevolmente inferiore a quella dei Comandanti dell'altra guerra; così ad esempio, mentre all'atto dell'assunzione del Comando Supremo Joffre aveva 62 anni, Hindenburg 67, Cadorna 64, il Granduca Nicola 59, Foch 66, fra gli attuali comandanti tedeschi il generale von Brauchitsch ha 58 anni, il feld maresciallo Goering 43, il generale Keitel 57; il generale Vuillemin, Capo di S. M. e Comandante in capo dell'Aeronautica francese, ha 56 anni, e 58 ne ha il Capo di S. M. e Comandante in capo della Marina, vice-ammiraglio Darlan; degl'inglesi, il generale Visconte Gort, comandante delle truppe inglesi in Francia, ha soltanto 53 anni ed il Capo di S. M. Generale, Irosinde, non ha ancora raggiunto i sessanta. Più giovane di tutti, poichè non ancora cinquantenne, è il Capo di S. M. dell'Aeronautica e Comandante la flotta aerea inglese, maresciallo Newall.

Tutti, con gradi e incarichi più o meno elevati, ebbero modo di partecipare alla grande guerra.

I CAPI TEDESCHI

Capo del Comando Superiore delle Forze Armate tedesche, alle dipendenze dirette del Führer, è il colonnello generale Wilhelm Keitel. Nato a Holmscherode (Gandersheim) il 22 settembre 1882, fu nominato sottotenente di artiglieria nel 1901. Promosso capitano nel 1914, partecipò alla grande guerra prima come comandante di batteria e poi come ufficiale di S. M. presso vari comandi alla fronte, e da ultimo presso il Comando in capo. Entrato nella Reichswehr nel 1919, fu promosso maggiore nel 1923, tenente-colonnello nel '29, colonnello nel '31, maggior generale nel '34. L'anno seguente, fu nominato Capo dell'ufficio « Forze Armate » al Ministero della Guerra. Promosso generale di artiglieria nel 1937, fu nominato nel 1938 Capo del Comando Superiore delle Forze Armate, e nello stesso anno promosso colonnello-generale.

E' ufficiale di larga preparazione professionale, di vedute moderne e chiare, tendente ai procedimenti semplici e spediti. Ha quattro figli, due dei quali ufficiali.

Comandante in capo dell'esercito tedesco è il colonnello-generale Walter von Brauchitsch. Nato a Berlino il 4 ottobre 1881, fu nominato sottotenente di artiglieria nel 1900. Capitano nel 1913, l'anno seguente fu trasferito nello

L'Ammiraglio Raeder, capo della flotta germanica col Commodoro Doenitz (Foto R. D. V.).

Generale Visconte Gort Comandante dell'esercito inglese di campagna.

Gli Inglesi. Da sinistra a destra: gen. Sir Ironside, capo di Stato Maggiore generale e comandante in capo dell'esercito; maresciallo Sir C. Newall, capo della aeronautica; ammiraglio Sir D. Pound, capo della marina

Stato Maggiore, e durante la guerra 1914-18 fu ufficiale di S. M. presso vari comandi di Divisione e di Corpo d'Armata. Nel 1918 ebbe la promozione a maggiore, nel 1925 a tenente colonnello, nel 1928 a colonnello, raggiungendo nel 1931 il grado di maggior generale; l'anno dopo, fu nominato ispettore dell'artiglieria. Tenente generale nel 1932, nel 1938 fu posto al Comando dell'esercito e promosso, quindi, colonnello-generale.

Il gen. von Brauchitsch è considerato uno dei migliori generali tedeschi per capacità professionale, cultura tecnica e sicurezza di vedute, e gode perciò nell'Esercito e nel Paese di un meritato prestigio. Tra gli incarichi speciali da lui egregiamente disimpegnati, va ricordata la trasformazione della divisione della Prussia Orientale in Corpo d'Armata e tutta l'organizzazione militare di quella regione, ciò che valse a procurargli larga simpatia e popolarità presso quelle popolazioni.

Il maresciallo Hermann Göring, Presidente del Consiglio dei Ministri di Prussia e del Reichstag tedesco, Ministro dell'aviazione del Reich, e Comandante in capo dell'Aeronautica tedesca è figura tanto nota e popolare, come una delle personalità più eminenti del Regime nazista, che ci limiteremo a ricordarne qui, brevemente, i dati riguardanti il passato militare.

Nato a Rosenheim il 12 gennaio 1893, fu nominato sottotenente di fanteria nel 1912: partecipò alla grande guerra dapprima come aiutante di battaglione e poi come aviatore. Nominato comandante di squadriglia da caccia, si segnalò per ardimento e valore in ripetute occasioni, guadagnando numerose decorazioni e rimanendo, anche, gravemente ferito. Congedatosi alla fine della guerra, fu per alcuni anni Consigliere tedesco dell'aviazione svedese e danese. Rientrò, quindi, nelle forze armate tedesche, dopo l'avvento al potere del Nazionalsocialismo, alla cui causa egli diede sempre opera validissima. Posto a capo dell'aviazione del Reich, ha contribuito a farne un poderoso strumento di guerra.

Il Grande Ammiraglio Erich Raeder, infine, è il Comandante della Marina tedesca. Nato a Wandsbeck il 24 aprile 1876, entrò nel 1894 all'Accademia navale. Capitano di corvetta nel 1911, partecipò quindi alla grande guerra, quale appartenente allo S. M. della Marina, e prese parte alla battaglia dello Yutland distinguendosi poi in ogni occasione, come ufficiale valoroso e degno della più alta considerazione. Dopo la guerra, fu per due anni Capo della Divisione Centrale della Marineleitung, e successivamente, per qualche tempo, Capo dell'Ufficio Storico della Marina, ove collaborò alla compilazione della Relazione ufficiale della grande guerra; nel 1922 fu promosso contrammiraglio, e nel 1924 vice-ammiraglio. Con tale grado fu comandante delle forze di esplorazione del Mare del Nord. Nel 1928, fu posto a capo della Marina tedesca, divenendo ammiraglio generale nel 1936, e Grande Ammiraglio nell'aprile del 1939.

All'Ammiraglio Raeder spetta il merito maggiore della creazione della nuova flotta tedesca, ed in particolare, quello della rinascita dello spirito marinaro in Germania.

I CAPI FRANCESI

Il Generale Maurizio Gustavo Gamelin, Capo di S. M. Generale della Difesa Nazionale e Comandante in Capo dell'Esercito francese, è nato a Parigi il 20 settembre 1872.

Allievo di St. Cyr, fu nominato, il 1° ottobre 1893, sottotenente di fanteria, classificandosi primo su 449 allievi.

Da capitano, frequentò la Scuola Superiore di guerra, ottenendo il brevetto di S. M. All'inizio della grande guerra, fu addetto all'Ufficio operazioni del Maresciallo Joffre, del quale era stato ufficiale d'ordinanza. Promosso tenente colonnello il 1° novembre 1914, continuò a far parte dell'Ufficio operazioni del Gran Quartier Generale, divenendone Capo nel luglio 1915; colonnello nel 1916, ebbe il comando di una mezza brigata di cacciatori a piedi, con la quale partecipò alla battaglia della Somme.

Raggiunto il grado di generale di brigata nel dicembre 1916, resse dapprima il comando di una divisione, ed in seguito fu chiamato di nuovo presso il Maresciallo Joffre; quando questi cessò dal comando, il gen. Gamelin fu

I Francesi. Da sinista a destra: Generale Vuillemin, comandante in capo delle forze aeree; Ammiraglio Darlan, comandante in capo delle forze navali; Generale Gamelin, comandante in capo della Difesa Nazionale.

La situazione dell'Europa alla data del 28 agosto.

destinato quale Capo di S. M. del gruppo di armata della riserva. Passò in seguito al comando di una divisione, che tenne fino al termine delle ostilità.

Nel dopoguerra, fu dapprima Capo della missione militare francese in Brasile (1915-1923); poi, nel settembre 1925, fu inviato in Siria, ove sostituì il generale Sarrail, quale Comandante superiore delle truppe del Levante.

Nel 1927, gli furono conferiti rango e prerogative di Comandante di Corpo d'Armata, e nel febbraio del '29 ebbe il comando effettivo del XX Corpo d'Armata.

Nel gennaio 1930, fu chiamato quale 1° Sottocapo di S. M. *a latere* del generale Weygand, Capo di S. M. Generale della difesa nazionale; carica, che poi doveva assumere egli stesso nel 1931.

Nel luglio 1939 ha assunto il titolo di « Commandant en chef » delle forze armate francesi.

Il Generale Gamelin è di temperamento piuttosto freddo; metodico, calcolatore, tenace. Più che le concezioni audaci, egli ama la preparazione metodica e la saggia predisposizione dei mezzi.

Abile politico, scrittore forbito, parlatore efficace, esercita grande ascendente sui suoi collaboratori e dipendenti e gode di larghissima stima e fiducia nel Paese.

Il generale Giuseppe Vuillemin, Capo di S. M. dell'Aeronautica francese, nato a Bordeaux, esordì brillantemente nell'arma di artiglieria; brevettato pilota di aviazione nel 1913, comandò, durante la guerra mondiale, squadriglie da caccia e da bombardamento, dando prove innumeri di abilità e valore.

Maggiore nel 1918, tenente-colonnello nel 1924, fu nominato comandante dell'aviazione dell'Algeria nel 1925. Colonnello nel luglio 1928, passò nel 1932 a comandare l'aviazione del Marocco, ove rimase anche da generale di brigata, grado che raggiunse nel 1933.

Ritornò in Francia nel 1936, da generale di divisione, per assumere il comando del I Corpo aereo (Parigi).

Nel febbraio del 1938, infine, fu elevato alla carica di Capo di S. M. generale dell'Aeronautica.

Il generale Vuillemin conta ben 17 citazioni all'ordine del giorno ed è più volte decorato al valore; perciò, tra i reduci della grande guerra e nel mondo civile e militare, è circondato da grande popolarità.

Capo di S. M. della Marina francese è l'ammiraglio Francesco Darlan, nato il 7 agosto 1881 a Nérac. Anch'egli si segnalò tra i migliori durante la grande guerra, e combattè anche valorosamente sul fronte terrestre, con un reggimento di marinai, che rimase qualche tempo nelle trincee di Verdun.

Dopo la guerra, disimpegnò incarichi di fiducia in Estremo Oriente e successivamente comandò la Scuola di applicazione degli Aspiranti di Marina.

Promosso contrammiraglio nel novembre 1929, fu nominato Capo di Gabinetto del Ministro della Marina; quindi, comandante delle forze marittime in Algeria.

Vice-ammiraglio nel 1932, diede notevole impulso all'addestramento ed all'organizzazione della 2ª squadra navale, finchè, nel settembre del 1936, assurse all'alta carica di Capo di S. M. della Marina francese.

I CAPI INGLESI

In Inghilterra, esiste anzitutto un Ministro per la coordinazione della difesa, carica che è attualmente ricoperta dal Grande Ammiraglio Lord Chafteld. Nato nel 1874 e divenuto ufficiale di Marina in giovanissima età, egli nel 1909 era già capitano di vascello. In numerosi e svariati incarichi ed in riuscite missioni, seppe guadagnarsi generale considerazione, e nella grande guerra, prima al comando del « Lion » e poi della « Queen Elizabeth », prese parte a tutte le operazioni svoltesi nel Mare del Nord, compresa la battaglia dello Yutland, durante la quale comandò la nave ammiraglia.

Nel 1919, divenne quarto Lord dell'Ammiragliato, e subito dopo terzo; nel 1920 era promosso contrammiraglio, e nel 1926 vice-ammiraglio.

Tenne egregiamente il comando della flotta dell'Atlantico e più tardi quello della flotta del Mediterraneo; dal 1933 al settembre 1938 fu primo Lord dell'Ammiragliato e Capo di S. M. della Marina.

Fra il settembre 1938 ed il gennaio 1939, fu inviato in India, quale Presidente di quel Comitato di difesa; rimpatriato, fu, dopo qualche mese, chiamato a far parte del War Cabinet, quale Ministro per la Coordinazione della Difesa.

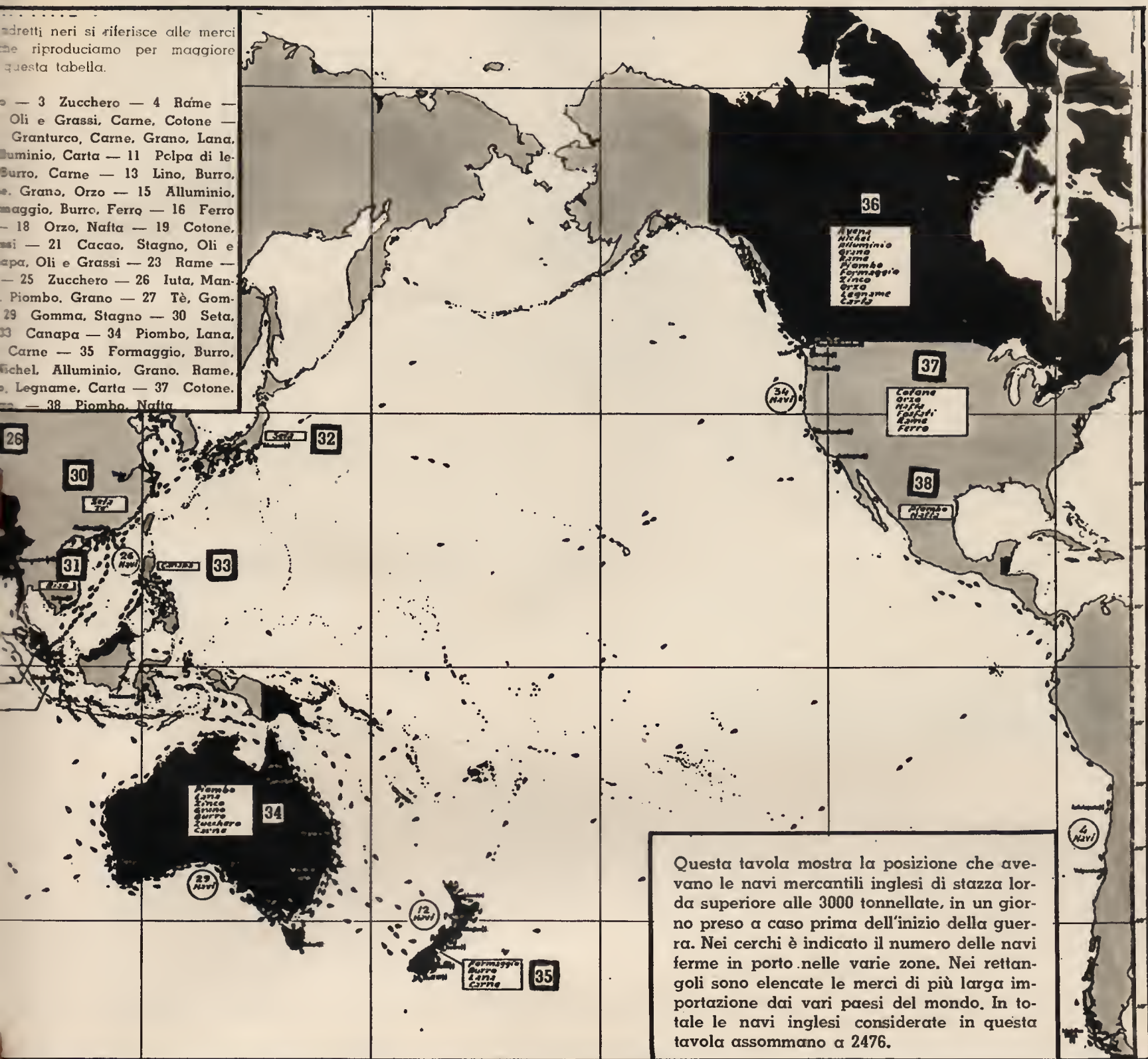
VISIONE COMPLESSIVA DEL TRA

Il numero che si trova nei q
descritte nei rettangoli, e
chiarezza

1 Carta, zinco — 2 Zucche
5 Zucchero — 6 Nafta — 7
8 Stagno, Rame, Cotone — 9
Orzo — 10 Ferro, Legname,
gno, Carta, Legname — 12
Legname — 14 Lino, Legna
Lino, Carta, Zinco, Stagno, Fo
— 17 Fosfato, Ferro, Sparto
Oli, Grassi — 20 Oli e Gr
Grassi, Ferro — 22 Caffè, Ca
24 Lana, Granturco, Zucchero
ganese, Tè, Riso, Olio, Coton
ma — 28 Gomma, Stagno —
Tè — 31 Riso — 32 Seta —
Zinco, Grano, Burro, Zucche
Lana, Carne — 36 Avena,
Piombo, Formaggio, Zinco, O
Orzo, Nafta, Fosfati, Rame, F

FFICO MARITTIMO NEL MONDO

adretti neri si riferisce alle merci
che riproduciamo per maggiore
questa tabella.

o — 3 Zucchero — 4 Rame —
Oli e Grassi, Carne, Cotone —
Granturco, Carne, Grano, Lana,
Iluminio, Carta — 11 Polpa di le-
Burro, Carne — 13 Lino, Burro,
e. Grano, Orzo — 15 Alluminio,
maggio, Burro, Ferro — 16 Ferro
— 18 Orzo, Nafta — 19 Cotone,
ssi — 21 Cacao, Stagno, Oli e
apa, Oli e Grassi — 23 Rame —
— 25 Zucchero — 26 Iuta, Man-
Piombo, Grano — 27 Tè, Gom-
29 Gomma, Stagno — 30 Seta,
33 Canapa — 34 Piombo, Lana,
Carne — 35 Formaggio, Burro,
Nichel, Alluminio, Grano, Rame,
Legname, Carta — 37 Cotone,
— 38 Piombo, Nafta

Questa tavola mostra la posizione che avevano le navi mercantili inglesi di stazza lorda superiore alle 3000 tonnellate, in un giorno preso a caso prima dell'inizio della guerra. Nei cerchi è indicato il numero delle navi ferme in porto nelle varie zone. Nei rettangoli sono elencate le merci di più larga importazione dai vari paesi del mondo. In totale le navi inglesi considerate in questa tavola assommano a 2476.

La situazione dell'Europa alla data dell'11 settembre.

Il generale Sir William Edmund Ironside è Capo di Stato Maggiore Generale e Comandante in Capo dell'Esercito.

Egli è una delle figure più caratteristiche e popolari dell'Impero britannico; alto circa metri 1,90, robustissimo, rotto a tutti gli sports, il generale Ironside è noto a tutti i soldati dell'Impero col soprannome di « Tiny » (piccolino). Parla correttamente sei o sette lingue (cosa veramente eccezionale per un inglese): e gode fama di avere intelligenza solida, costruttiva e cuore d'oro.

Entrato nel Corpo di artiglieria a 18 anni, divenne capitano nel 1908, maggiore nel 1914; durante la guerra fu un po' su tutte le fronti, sia come comandante di reparti sia con funzioni di ufficiale di S. M.

Dopo la fine della guerra, fu prima comandante delle forze interalleate in Murmania (1915-19); ebbe, quindi, destinazioni varie nei Domini e nelle Colonie; dal '33 al '35 fu Quartiermastro Generale in India; e da ultimo, dal settembre 1938, Governatore di Gibilterra.

All'inizio dell'attuale conflitto, è stato nominato Capo di Stato Maggiore Generale, al posto del generale Gort, il quale, per suo espresso desiderio, era stato destinato a comandare le truppe britanniche in Francia.

Il generale John Gort, nato nel 1886, entrò nella carriera militare nel 1905, divenendo sottotenente nel reggimento « Grenadiers Guards ». Raggiunto il grado di capitano nel 1914, prese parte alla grande guerra, sbarcando in Francia col primo contingente britannico e disimpegnando incarichi vari tra le truppe combattenti e presso comandi; fu ferito tre volte, decorato della « Victoria Cross » (corrispondente alla nostra medaglia d'oro) e citato ben otto volte all'ordine del giorno. Fu, tra l'altro, aiutante di campo di Lord Haig.

Uscito dalla guerra col grado di maggiore, fu promosso tenente colonnello nel 1921, colonnello nel '26, maggior generale nel '35, tenente generale nel '37.

Negli anni 1921-23 fu insegnante della Scuola di Guerra, e successivamente fu Capo di S. M. delle forze per la difesa di Shanghai, direttore dell'addestramento delle forze armate in India, segretario militare del Ministro della Guerra, Comandante della Scuola di Guerra di Camberley.

Nel 1917, infine, fu nominato Capo di S. M. generale; carica, che ha lasciato spontaneamente nel settembre del corrente anno, per assumere, come si è detto, il Comando alla fronte.

Comandante in Capo della flotta britannica e Capo di S. M. della Marina è l'Ammiraglio Sir Dudley Pound.

Nato nel 1877, entrò nella Scuola di Marina nel 1881.

All'inizio della grande guerra, era comandante in seconda del « Saint Vincent »; promosso Capitano di Vascello nel 1915, fu nominato Capo di Gabinetto del Capo di S. M.

Durante il periodo dell'armistizio e dei negoziati di pace, fu Capo del reparto operazioni dell'Ammiragliato.

Promosso contrammiraglio nel 1926, dal 1917 al '29 fu assistente del Capo di S. M. e dal '29 al '31, comandante della squadra incrociatori da battaglia.

Promosso Vice-Ammiraglio nel 1930, fu per qualche tempo rappresentante dell'Ammiragliato presso la Società delle Nazioni; poi, fino al 1935, 2° Lord del Mare, e da ultimo resse, fino al giugno 1939, il Comando in capo della flotta del Mediterraneo.

Dall'estate del corrente anno l'ammiraglio Pound occupa la più alta carica della Marina britannica; carica, alla quale egli è giunto con una fama di Comandante energico ed avveduto.

A capo dell'Aeronautica inglese, infine, è il Maresciallo dell'Aria Sir Cyril Louis Norton Newall.

E' giovanissimo, avendo meno di 50 anni.

Iniziata la sua carriera nell'esercito, passò in aeronautica nel corso della grande guerra, durante la quale ascese rapidamente i gradini della carriera, diventando Comandante di brigata del R. Corpo di aviazione.

Dopo la guerra fu successivamente Direttore del Personale al Ministero dell'Aria (1919-22), Comandante della « Special Reserve and Auxiliary Air Force » (1923-25), Direttore generale delle operazioni ed informazioni nel Ministero dell'Aria (1926-31).

Nel 1935 fu elevato all'alto grado di Maresciallo dell'Aria, e nel 1937 a quello di Maresciallo-Capo.

Dal 1937 stesso è Capo di S. M. dell'Aeronautica.

AMEDEO TOSTI

La campagna per l'organizzazione del soccorso invernale in Germania. (Foto R.D.V.)

IL POTENZIALE ECONOMICO DEI BELLIGERANTI

Il lettore non pensi di trovare in queste note, necessariamente sommarie, una precisa valutazione numerica del potenziale economico dei gruppi belligeranti in campo. Le ragioni di una impossibilità di tale rivelazione quantitativa sono evidenti, ma vale, forse, la pena di precisarle:

1) lo sforzo di una nazione in guerra è fondato sovratutto, sul potenziale psicologico, spirituale, di altissima tensione ideale che anima tutto il popolo: nelle trincee e nelle retrovie, in ogni manifestazione della vita individuale o collettiva. La rilevazione di tale sforzo — immane — è, statisticamente almeno, quasi impossibile. L'errore commesso da certi economisti d'oltre Alpe, in ordine alla capacità di resistenza del nostro popolo, al momento delle inique « sanzioni » ginevrine; errore coonestato da elucubrazioni statistiche le quali avrebbero dovuto essere infallibili, e invece, tutto il mondo sa come furono miseramente fallibili; deve insegnare, se non altro, la prudenza a quanti siano chiamati ad esprimere un giudizio su quelle forze spirituali non suscettibili di rilevazione quantitativa;

2) il progresso tecnico, già enormemente accelerato dalla grande guerra mondiale e tuttora in pieno sviluppo, consente di conseguire, spesso, miracolose aggressioni sulle forze cosmiche, da far sbalordire anche i tecnici più fantasiosi;

3) le disponibilità di lavoro delle nazioni in campo, considerando la concezione odierna e totalitaria della « guerra integrale », sono praticamente senza limiti apprezzabili. Purchè esista, nelle popolazioni in armi, quel senso religioso della disciplina, della soggezione alle necessità supreme della Patria che è una delle condizioni essenziali per la condotta economica della guerra;

4) il capovolgimento nei quadri tradizionali delle concezioni economiche, reso possibile dalle nuove esperienze autarchiche, antimonetarie; essenzialmente fondate sul lavoro anzi che sugli scambi, e sulla soddisfazione diretta degli umani bisogni, mediante produzione personale del fabbisogno, e che sconvolge, nei paesi restati aderenti a quelle concezioni, la retta valutazione dei fatti delle Nazioni orientate, da tempo, su queste concezioni novissime dell'economia.

Da questa semplice enumerazione — puramente enunciativa — delle componenti del giudizio economico che ci interessa, vedesi la estrema sua complessità e difficoltà.

Ciò malgrado qualcosa di concreto può dirsi. Cominciamo dai dati demografici:

Il grande Reich si compone, oggi, di una superficie di circa 900 mila Kmq., ivi compresi i territori del protettorato boemo e moravo e i territori dell'ex repubblica polacca. Ha una popolazione di circa 110 milioni di abitanti, compresi i gruppi etnici boemi-moravi-slovacchi per circa 10 milioni; austriaci per circa 7 milioni; polacchi per circa 20 milioni.

La Francia dispone di 551 mila kmq. di territorio metropolitano, con 42 milioni di abitanti. L'impero francese si compone di 11,8 milioni di kmq. di superficie abitati da circa 70 milioni di unità.

La Gran Bretagna, esclusa l'Irlanda, ha una superficie di circa 230 mila Kmq.; con una popolazione metropolitana di 46 milioni di abitanti. Il Commonwealth, e cioè Federazione degli Stati britannici dominati da Londra, con le Colonie, i mandati e gli altri territori controllati, si compone di circa 37 milioni di Kmq. di superficie, con una popolazione di circa 400 milioni di unità.

Queste cifre nella loro nuda espressione numerica, non esprimono neppure «ordini di grandezza»: dànno soltanto l'ampiezza dei confini dei territori coinvolti, finora, nel conflitto. Poichè devesi rilevare, anzitutto, una caratteristica essenziale dei due sistemi economici in lotta: l'uno, il tedesco, è essenzialmente territoriale, massiccio e compatto come un immenso rettangolo, di circa 1.300 Km. di larghezza, per 900 Km. di altezza; disteso fra il 54° e il 46° parallelo e il 6° e il 24° meridiano ad est di Greenwich; manovrante per vie interne.

L'altro, il blocco franco-inglese, ha natura essenzialmente marittima, oceanica, manovrante per vie esterne e fondato essenzialmente sul libero e sicuro dominio di tali vie oceaniche.

Questa diversa impostazione fondamentale delle due economie si esprime anche e soprattutto, nella struttura delle istituzioni e delle attrezzature di cui ciascun blocco dispone.

Il Reich, dal 1934, cioè da oltre cinque anni, è stato orientato e guidato da una politica economica nettamente, decisamente, implacabilmente autarchica. In una prima fase, la manovra di mobilitazione della capacità di lavoro dei tedeschi (la quale ha portato al riassorbimento di oltre 5 milioni di disoccupati!), si è svolta nei due settori: agricolo e industriale, marcianti in parallelo. Dal gennaio 1936, la lungimirante visione del Führer, orientata dagli errori imperdonabili delle potenze occidentali, allora coalizzate contro l'Italia, sterzò, decisamente, verso una industrializzazione intensiva e crescente, anche con sacrificio della politica rurale ed agraria. Erano già maturi i tempi per tentare di realizzare il grande sogno tedesco della Mitteleuropa, il quale intanto regge in quanto si fondi su una industria germanica progressivamente espansiva e piena di potenza aggressiva nei confronti dei paesi dominati, e limitantisi alla sola coltura agraria o a quella complementare.

La Francia e l'Inghilterra, invece, hanno condotto la loro politica economica, prevalentemente, con un orientamento nettamente complementare e strettamente unito fra le capacità produttive delle colonie e la Madrepatria. La Francia ha aumentato, fra il 1929 e il 1938, la partecipazione delle proprie colonie al suo commercio estero, all'importazione: dal 12,2 % al 27,1 %; all'esportazione: dal 18,8 % al 27,5 %. La Gran Bretagna, specie dopo Ottawa e gli accordi, sempre restati in vigore, di preferenza doganale interimperiale, identicamente, dal 30,2 % al 41,9 %, nonchè dal 44,4 % al 49,9 %. Dunque circa la metà dell'intiero traffico anglosassone aveva, l'anno scorso, provenienza o destinazione nell'ambito del Commonwealt; mentre gli altri imperi (l'Olandese e il Belga, ad esempio) restavano praticamente immobili sulle partecipazioni ante crisi.

Queste semplici considerazioni d'ordine generale, ci consentono, fin da ora, di trarre alcune conclusioni:

1) il sistema economico inglese, con il blocco marittimo attuato, tende a colpire il Reich in un settore tattico che, nelle considerazioni della Gran Bretagna, è indubbiamente sopravalutato, rispetto all'effettiva necessità della Germania. Cioè: pur non volendo sminuire l'efficacia di quel mezzo di lotta, esso se valutato, obiettivamente, 100 dagli inglesi; deve, con altrettanta obiettività, valutarsi 50 o anche meno *a parte Germaniae*. E questo perchè la Germania è, da oltre 5 anni, nettamente orientata verso una politica economica la quale ha teso, con inflessibilità, allo sganciamento delle necessità essenziali del paese, dai rifornimenti esteri: « tendere », però, non significa « conseguire »;

2) la contro-offensiva tedesca, che mira così efficacemente, con « colpi » come quello inferto dal giovane tenente Prien a Scapa Flow, a sminuire la preponderanza marittima inglese; se dovesse più o meno rapidamente, conseguire i suoi obiettivi; renderebbe la posizione anglo-francese estremamente critica. Enormemente più critica di quanto non sarebbe la situazione della Germania, in caso di conseguito ferreo blocco economico-marittimo;

3) le possibilità, di rifornimento, per via interna territoriale — quella che comunque sfugge al blocco marittimo — della Germania, non vanno d'altronde sopravalutate. La capacità produttiva russa è in gran parte chimerica: anche dall'aspetto degli olii minerali, di cui tanto si è parlato e dei quali si parlerà in altra occasione. La Russia è, indubbiamente, un meraviglioso serbatoio di energie cosmiche d'ogni forma; ma è da considerare, agli effetti della virtualità dello sfruttamento *hic et nunc*, un po' come il Matto Grosso del Brasile: una regione ancora, in gran parte, vergine.

Nè sembra possibile e rapidamente attuabile una vasta colonizzazione tecnica di tedeschi in Russia, per sopperire alle più gravi e insuperabili mancanze di quadri direttivi sovietici.

La Germania, in sostanza, deve poter bastare a sè stessa, con le sole sue forze, con le risorse mirabili ed enormi dei territori dominati.

Indubbiamente nelle disponibilità di materie prime tedesche vi sono lacune, specie nel settore del caucciù (nonostante la « buna »), dei metalli speciali per leghe e praticamente insostituibili, del ferro: ma la situazione produttiva tedesca si dimostra, direttamente, meno vulnerabile di quella che è la situazione anglo-francese, a parità di offesa marittima;

4) il fondamento vero ed unico della potenza economica di un popolo in guerra, sta nel margine di tenore di vita della intiera popolazione, che si è disposti a sacrificare per il bene della Patria. Indubbiamente il tenore di vita dei cittadini tedeschi, a parità di rendimento nel lavoro, era, prima del conflitto, più basso di quello anglo-francese: specie di quello anglo-sassone. E' questa una delle ragioni umanamente più valide e sostanziali, avanzate dalla Germania, per legittimare le sue rivendicazioni di varia natura.

Conseguenze del blocco britannico. Battelli immobilizzati nel Reno.

Ma nonostante il margine più elevato che potenzialmente esiste, in partenza, nel sacrificio del tenore di vita da offrire per la salute della Patria, da parte dei franco-inglesi rispetto a quello della Germania; c'è indubbiamente nel popolo tedesco una abitudine alla sobrietà, al sacrificio, alle rinuncie, alla disciplina; che senza voler sminuire, comunque l'amor patrio elevatissimo dei francesi e degli inglesi, sembra decisamente più elevata e più pronta, di quella normalmente esistente nei paesi occidentali.

Comunque, anche questa potenzialità di sacrificio — che è essenziale — deve essere tenuta in conto per una visione sintetica e riassuntiva del potenziale economico in atto.

Le cifre, per quel poco che valgono, e per gli amanti delle statistiche, saranno date nel seguito di queste cronache.

FRANCESCO SPINEDI

La corazzata inglese "Nelson" col suo formidabile armamento, sorvolata da un apparecchio della areonautica britannica.

LE MARINE MERCANTILI E LA GUERRA AL TRAFFICO

I principali se non gli unici episodi di guerra degli ultimi giorni si sono svolti nell'ambito del blocco anglo-francese e del controblocco tedesco. Visite, catture, siluramenti di piroscafi, attacchi aerei contro convogli, affondamenti per urto contro mine, sono le notizie della guerra che compaiono più frequentemente in tutti i giornali. La lotta sui fronti terrestri langue; quella sul mare non ha soste, tutta tesa ad uno scopo ben preciso e definito: impedire che giungano a destinazione i rifornimenti necessari per la vita e la alimentazione dei mezzi di guerra.

Ad essa partecipano forze navali di superficie di ogni genere, sommergibili, aerei, intorno al grande protagonista: il traffico mercantile, debole colosso che bisogna difendere e che si vuole offendere, perchè da esso dipende quell'enorme movimento di interscambio tra i continenti che alimenta le nazioni in pace, e la cui importanza in tempo di guerra è aumentata dall'ingente consumo di materiali e dalla diminuzione di mano d'opera disponibile per il lavoro.

Imponenti sono le flotte mercantili di tutte le principali nazioni del mondo, e fra di esse quelle dei paesi belligeranti rivestono importanza preminente, segno tangibile della loro potenza commerciale e della loro capacità di espansione.

La precisa consistenza di esse all'inizio dell'ostilità non può essere definita con aritmetica esattezza. Si tratta di milioni di tonnellate di materiale navigante, suddiviso in scafi di ogni dimensione e caratteristica, ed in cui i trasferimenti di bandiera, le perdite, le radiazioni e gli aumenti per nuove costruzioni avvengono si può dire ogni giorno, costituendo un flusso continuo di aumenti e diminuzioni. I registri navali pubblicano annualmente delle statistiche sulla situazione delle varie flotte mercantili ad una data prestabilita. L'acclusa tabella n. 1 è ricavata dalla situazione del Lloyd's Register al 1° luglio 1939, e le cifre in essa riportate si possono assumere come riflettenti anche la situazione delle marine mercantili inglese, francese e tedesca all'inizio della guerra, salvo variazioni di non grande entità.

Quale è la situazione delle flotte mercantili dei belligeranti dopo due mesi di ostilità? E quale influenza può esercitare la mutata situazione sulla loro economia e sulla loro capacità di resistenza?

* * *

Prendiamo in esame innanzi tutto la marina tedesca.

La lunga durata della tensione precedente al conflitto ha favorito singolarmente la flotta mercantile germanica. Molti piroscafi hanno potuto raggiungere i porti nazionali; altri si sono rifugiati in acque neutrali; alcuni, non molti, sono stati affondati e catturati dagli inglesi.

Sui piroscafi affondati si hanno pochissime notizie; è probabile che si tratti di non più di 20.000 tonnellate. Pure per quelli catturati si può facilmente supporre che il totale non sia elevato. Una recente dichiarazione inglese precisa che 33.090 tonnellate di navi mercantili tedesche sono state catturate recentemente; forse ad esse debbono aggiungersi le poche unità catturate all'inizio della guerra; ad ogni modo è difficile che si superi la cifra di 50.000 tonnellate nel computo dei piroscafi tedeschi passati in mano inglese.

Assai maggiore è il numero delle navi mercantili tedesche rifugiate in acque neutrali. Le notizie in merito sono evidentemente alquanto imprecise e di attendibilità incerta. E' stato riferito che a Murmansk, in Russia, sono rifugiati circa quaranta piroscafi; qualcuno in Norvegia; molti in Portogallo e nelle sue colonie — circa venti — e di più in Spagna — nella sola baia di Vigo è stata segnalata la presenza di oltre cinquanta navi mercantili tedesche; anche in Olanda e colonie la cifra deve essere piuttosto elevata; fra le varie repubbliche dell'America centrale e meridionale si apprezza che siano rifugiati una trentina di piroscafi; in Giappone circa venti; po.

NAVI MERCANTILI DI OLTRE 100 TONS. DI STAZZA LORDA DELLE NAZIONI IN CONFLITTO

NAZIONI	PIROSCAFI				MOTONAVI		TOTALE PIROSCAFI E MOTONAVI		VELIERI		TOTALE COMPLESSIVO	
	CON MACCHINE A VAPORE		CON TURBINE									
	N°	Tons.	N°	Tons.	N°	Tons.	N°	Tons.	N°	Tons.	N°	Tons.
GRAN BRETAGNA E ISLANDA	5.307	10.140.348	341	3.153.938	1.074	4.596.848	6.722	17.891.134	287	93.024	7.009	17.984.158
AUSTRALIA	302	359.716	4	18.986	55	115.469	361	494.171	8	3.542	369	497.713
CANADA	582	965.121	14	112.559	196	146.281	792	1.223.961	79	81.300	871	1.305.261
NUOVA ZELANDA	98	122.222	2	19.634	63	33.528	163	175.384	2	1.078	165	176.462
ALTRI DOMINIONS E COLONIE	722	1.029.886	6	23.484	211	163.905	939	1.217.275	135	34.392	1.074	1.251.667
TOTALE IMPERO BRITANN.[co]	7.011	12.617.293	367	3.328.601	1.599	5.056.031	8.977	21.001.925	511	213.336	9.488	21.215.261
FRANCIA	946	1.937.030	64	560.769	221	436.134	1.231	2.933.933	51	19.042	1.282	2.952.975
GERMANIA	1.503	2.633.575	67	673.203	889	1.175.884	2.459	4.482.662	7	10.046	2.466	4.492.708

chi in Italia, e qualcuno in Cina e negli altri porti asiatici; non si ha alcuna notizia, invece, sui piroscafi tedeschi fermi nei porti degli Stati Uniti d'America.

In complesso, è probabile che non si vada molto lontani dal vero stimando a meno di 300 il numero dei piroscafi germanici bloccati dalla guerra in porti neutrali, e forse meno se come appare probabile alcuni, di cui è stata segnalata la partenza senza che se ne sia saputo più niente, sono potuti rientrare in Patria.

Nelle acque tedesche resterebbero quindi riunite più di 2.000 navi mercantili, largamente esuberanti per assicurare il traffico costiero nel Mar Baltico, destinato certamente ad accrescersi grandemente, ma mai sino al punto di assorbire l'intero tonnellaggio disponibile.

* * *

Contro le marine mercantili inglese e francese si è sferrata l'azione dei sommergibili tedeschi. Mettendo a confronto la enorme massa di queste flotte mercantili, ammontanti a milioni e milioni di tonnellate di piroscafi, motonavi, transatlantici, navi da carico, ecc., con l'esiguo numero dei sommergibili tedeschi — poche diecine — che lottano per impedirne la navigazione non si può fare a meno di restare ammirati dal freddo coraggio con cui gli equipaggi dei piccoli scafi insidiosi si lanciano in una impresa di così immensa vastità.

La lotta è cominciata vivacemente sin dall'inizio della guerra. Il traffico marittimo inglese si estende con robuste diramazioni in ogni parte del mondo, infittendosi fortemente nella vicinanza della metropoli. L'enorme massa di piroscafi inglesi in navigazione ha quindi offerto nei primi giorni di ostilità ampia messe di facile preda ai sommergibili tedeschi già appostati sulle rotte atlantiche di accesso alle isole britanniche. Anche le comunicazioni ufficiali inglesi ammettono perdite sensibili nella prima e nella seconda settimana di guerra, specialmente nella prima.

Poi, un poco alla volta, ha cominciato a farsi sentire l'effetto della organizzazione difensiva del traffico. Esplorazione aerea e di superficie, localizzazione delle zone in cui gli affondamenti erano più frequenti, caccia ai sommergibili con motoscafi ed altro naviglio leggero, istituzione dei convogli hanno cominciato ad entrare in gioco. Le statistiche degli affondamenti registrano parallelamente una sensibile diminuzione nella terza e nella quarta settimana di guerra.

TONNELLAGGIO PIROSCAFI AFFONDATI (*in stazza lorda*)

PERIODI SETTIMANALI	INGLESI		FRANCESI
	FONTI UFFICIALI	DAI GIORNALI	DAI GIORNALI
1ª settimana (3-9 settembre)	65.000	81.000	—
2ª « (10-16 «)	46.000	53.954	3.747
3ª « (17-23 «)	21.000	35.400	—
4ª « (24-30 «)	9.000	9.870	2.660
5ª « (1°-7 ottobre)	2000	10.730	—
6ª « (8-14 «)	13.000	22.225	31.126
7ª « (15-21 «)	22.715	47.246	—
	178.715 (x)	260.883	37.533

(x) Il totale del tonnellaggio affondato secondo le fonti ufficiali inglesi si riferisce ai soli affondamenti causati dai sommergibili. Ad esso è da aggiungere la cifra di 18.000 tonn. affondate per urto contro mine od altre cause. Il totale delle prime sette settimane, secondo le fonti ufficiali inglesi, salirebbe quindi a 196.715

Avventata però si è mostrata l'attitudine dei giornali inglesi quando, essendo praticamente quasi cessati i siluramenti nella prima ed in quasi tutta la seconda settimana di ottobre, si sono lanciati a proclamare che la guerra dei sommergibili era ormai stroncata e la sicurezza del traffico marittimo assicurata in maniera perfetta dalle provvidenze prese dalle marine alleate. L'interruzione degli affondamenti in tale periodo deve invece attribuirsi molto più semplicemente al fatto che i sommergibili tedeschi erano rientrati in porto, e la loro attività sospesa in relazione, alle proposte di pace offerte dal Führer nel suo discorso del 7 ottobre.

Fallita ogni speranza di accettazione di queste, la guerra sottomarina riprendeva subito con rinnovata intensità, e proprio sul finire della seconda settimana di ottobre in un sol giorno venivano attaccati ed affondati tre piroscafi francesi per un ammontare di 31.600 tonnellate. Da allora in poi, perdite di navi mercantili inglesi e francesi vengono segnalate giornalmente. La tabella n. 2 riassume i dati ufficiali inglesi e quelli raccolti attraverso le informazioni d'agenzia sugli affondamenti avvenuti nelle prime sette settimane di guerra.

Il divario fra i due totali è piuttosto grande, ma quello calcolato sulla base di informazioni di agenzia è molto attendibile perchè ogni affondamento segnalato è stato quasi sempre convalidato da dichiarazioni di superstiti o di armatori o di agenti commerciali dei piroscafi silurati.

All'uno od all'altro totale bisogna poi in ogni caso aggiungere una certa percentuale relativa ai piroscafi affondati senza che se ne sia avuta notizia, fra i quali sono da mettersi per esempio molti di quelli attaccati dalle navi corsare, la cui attività è circondata dalla più oculata segretezza.

Da fonte tedesca vengono citate queste cifre: affondamenti accertati fra il 12 ed il 25 ottobre 109.370 tonnellate; a cui si aggiungono 12.606 tonnellate in base a segnalazioni di giornali stranieri. Sommando queste cifre a quelle precedenti, secondo l'ammiragliato tedesco sarebbero state affondate 475.321 tonnellate di navi avversarie entro il 25 ottobre.

La comunicazione tedesca non precisa se si tratti di navi mercantili, nè di sole navi inglesi o francesi. Possono esistere poi, elementi di reale incertezza in ciascuna delle cifre totali delle varie fonti.

Volendo fare una stima equilibrata e largamente approssimata sul tonnellaggio mercantile inglese e francese affondato nei primi due mesi di guerra è con ogni probabilità da supporre che esso non superi le 400.000 tonnellate.

Durante lo stesso periodo, però, la marina britannica si è arricchita, secondo le informazioni date ai Comuni dal ministro Churchill, di 104.000 tonnellate di navi acquistate od entrate in servizio per ultimata costruzione, e di circa 30.000 tonnellate catturate ai tedeschi.

* * *

Le conclusioni di questa breve rassegna si possono così riassumere:

1° — La Marina mercantile tedesca ha praticamente cessato di esistere come mezzo di traffico fra i paesi transoceanici e la Germania. A questa rimane una limitata possibilità di commercio marittimo con i neutri del Mar del Nord; Belgio, Olanda, Danimarca e Norvegia, lungo le rotte costiere. Nel Baltico, invece, la navigazione mercantile tedesca si svolge per ora in piena sicurezza e con materiale navale largamente sufficiente, mantenendo gli importanti traffici con Svezia, Finlandia, Russia e Repubbliche Baltiche.

Che influenza possa avere per la Germania la rescissione del movimento mercantile transoceanico è difficile stabilire. Il Ministro dell'Economia del Reich, in un recente discorso tenuto a Vienna, dichiarava che a mezzo di opportuni provvedimenti compensativi il commercio estero tedesco avrebbe subito una contrazione non superiore al 20%. Uno studio statistico francese fatto sui dati ufficiali del movimento tedesco di importazione nel 1938, constata che la Germania, su 6.051 milioni di marchi spesi all'estero in quell'anno ne ha versati 2.776 cioè il 46% a paesi neutrali europei; le importazioni tedesche da paesi oltremare sarebbero state quindi del 54%, e localizzate principalmente in materie prime industriali. Il dipartimento del commercio degli Stati Uniti d'America giunge a conclusioni simili, attraverso ad un'accurata analisi del traffico tedesco nei primi mesi del corrente anno. Secondo questa fonte, le importazioni della Germania dai paesi che attualmente sono in guerra contro di essa ammontò nel periodo in esame al 19,8% e quello con nazioni oltremare al 30,3%: totale 50,1% del totale traffico di importazione tedesca. Il ministro francese del blocco, poi, ha recentemente dichiarato che l'azione di blocco ridurrà di un terzo il traffico tedesco con il resto del mondo.

Le conclusioni delle varie fonti sono troppo lontane fra di loro per potersi fare un'idea dei danni che deriveranno alla Germania attraverso la rescissione del suo traffico oceanico. La esperienza della grande guerra ha insegnato ai tedeschi molte cose, e le varie provvidenze per limitare i consumi, la vasta produzione di surrogati, le capaci scorte immagazzinate negli ultimi anni, sono tutti elementi da mettersi sul capitolo dell'attivo, nel calcolare la capacità di resistenza della Germania. Che la impossibilità di usare in oceano la propria flotta mercantile rappresenti per essa un disagio è indubbio; ma è anche probabile che molto tempo dovrà passare prima che da questa menomazione derivino alla Germania conseguenze irreparabili.

2° — Per l'Inghilterra e la Francia, il traffico transoceanico è una necessità vitale. L'acclusa carta mostra in maniera suggestiva quale sia la posizione del solo naviglio mercantile inglese in un qualsiasi giorno dell'anno, in tempo di pace. Ora che c'è la guerra, il movimento marittimo per l'Inghilterra è certamente aumentato ancora, e ad esso bisogna aggiungere quello francese. Migliaia di piroscafi sono giornalmente in moto per alimentare le necessità di vita e di guerra delle due potenze, ed è facile comprendere come fra di essi vi siano e vi saranno sempre delle perdite, causate dai sommergibili e dalle navi corsare tedesche.

Peraltro la notevole entità delle flotte mercantili inglese e francese, i rimpiazzi per nuove costruzioni ed acquisti, e il numeroso naviglio neutrale più o meno sempre disponibile sminuiscono alquanto gli effetti degli affondamenti, che per ora si mantengono anche nella più larga valutazione in valori non elevati, raggiungendo medie mensili che non superano l'uno per cento della consistenza totale del solo naviglio inglese.

3° — In sostanza, benchè gli episodi relativi al blocco ed alla guerra contro il naviglio mercantile siano stati numerosi e frequenti nei due primi mesi di ostilità, la lotta sul mare deve per ora essere considerata ai suoi inizi, anche nei riguardi del traffico marittimo. Le masse in gioco sono enormi, e risultati conclusivi non possono essere ottenuti in breve tempo. Sino ad ora, entrambi i contendenti hanno marcato dei punti al loro attivo. Per sapere come andrà a finire, bisognerebbe prevedere se i tedeschi riusciranno ad affondare tante navi mercantili e così velocemente quanto è necessario per ridurre in maniera vitale il volume del traffico marittimo inglese, prima di sentire a loro volta le più gravi conseguenze del blocco. Il che, almeno per ora, è impossibile.

E. CIURLO

Episodi del blocco: visita al carico di una imbarcazione neutra in un porto francese.

La lotta nel mare: lancio contemporaneo dei due siluri di un motoscafo silurante inglese.

Porto di Barcellona: Piroscafo colpito da bombe

L'OFFESA AEREA SUI PORTI

E' risaputa la funzione vitale esercitata dai porti nella vita economica di una Nazione.

Essi rappresentano i polmoni per il suo respiro; sono i punti in cui la produzione parzialmente si concentra, per irradiarsi al di fuori dei confini, costituiscono i centri focali dove convergono le invisibili rotte marittime, attraverso le quali i prodotti del lavoro umano delle più disparate regioni della terra possono affluire con incessante periodicità.

L'insieme degli impianti fissi e mobili e dei magazzini necessari ad un porto, perchè possa assolvere alla sua funzione, viene sviluppato in stretta relazione con l'entità attuale e potenziale del traffico. Questo a sua volta è condizionato dalla mole del lavoro produttivo, che una Nazione destina all'esportazione, e dalle necessità economiche ed industriali a cui essa deve sopperire con l'importazione.

L'entità del commercio quindi che si attua attraverso i porti è soggetta ad ampliamenti o decurtazioni, a seconda delle attività e necessità economiche della Nazione di cui si tratta: piuttosto calma ed ordinata in tempo di pace, intensa ed assillante in periodo bellico, per le aumentate necessità dalla guerra imposte.

Se una crisi qualsiasi turba in misura più o meno ampia il normale funzionamento degli impianti portuali, subito se ne avverte la ripercussione del rendimento globale dell'emporio marittimo.

Se il perfetto funzionamento dei porti è necessario per la vita economica di quegli Stati che si affacciano sul mare, *è una necessità primordiale di vita* per gli Stati insulari, che possono comunicare col resto del mondo *esclusivamente* attraverso le rotte marittime.

E' evidente che questa necessità primordiale riveste un carattere superlativo quando lo Stato di cui si parla dipende in massima parte dal commercio marittimo, per l'importazione delle materie prime e soprattutto delle derrate alimentari, occorrenti alla vita materiale della sua popolazione.

Premessi questi concetti di carattere generale, ci domandiamo: l'offesa aerea sui porti quale influenza esercita nella vita economica, e quindi nell'approvvigionamento della Nazione che ne è colpita?

In questo campo si dispone oggi di una certa esperienza; ed in queste note esporremo alcune considerazioni, atte ad orientare il lettore su questo importante argomento.

* * *

E' notoria l'azione di martellamento esercitata dall'Aviazione Legionaria sui porti della Spagna rossa. La stampa ebbe a suo tempo ad occuparsene ampiamente, ed oggi si hanno ampie e fondate ragioni, suffragate da documenti, per affermare che la sempre crescente paralisi di quei porti fu uno degli elementi più determinanti nel provocare il collasso del nemico.

Complesse ragioni di carattere vario, soprattutto di natura politica e di ordine internazionale, non permisero che l'Aviazione concentrasse maggiormente la propria attività su quei centri così delicati e così necessari per alimentare la guerra.

Il carattere di guerra civile del conflitto spagnuolo trattenne infatti il Caudillo per molto tempo dall'autorizzare in maniera continuativa i bombardamenti sui porti.

Tutto il territorio sottoposto ai rossi, per Franco, non era terreno da conquistare, ma carne viva della Spagna da redimere. Per quanto possibile quindi bisognava risparmiare il patrimonio demaniale dello Stato e limitare le offese ai soli ed esclusivi obbiettivi militari.

Vi fu molta perplessità a principio nel considerare i porti fra questi obiettivi; ciò spiega, per esempio, perchè il primo bombardamento aereo del porto di Barcellona fu eseguito il 16 marzo 1937, dopo cioè otto mesi di guerra.

In seguito apparve sempre più manifesta la necessità di orientare le azioni aeree contro quei centri di approvvigionamento, in modo da impedire, o, quanto meno, seriamente ostacolare i rifornimenti rossi dalla parte del mare.

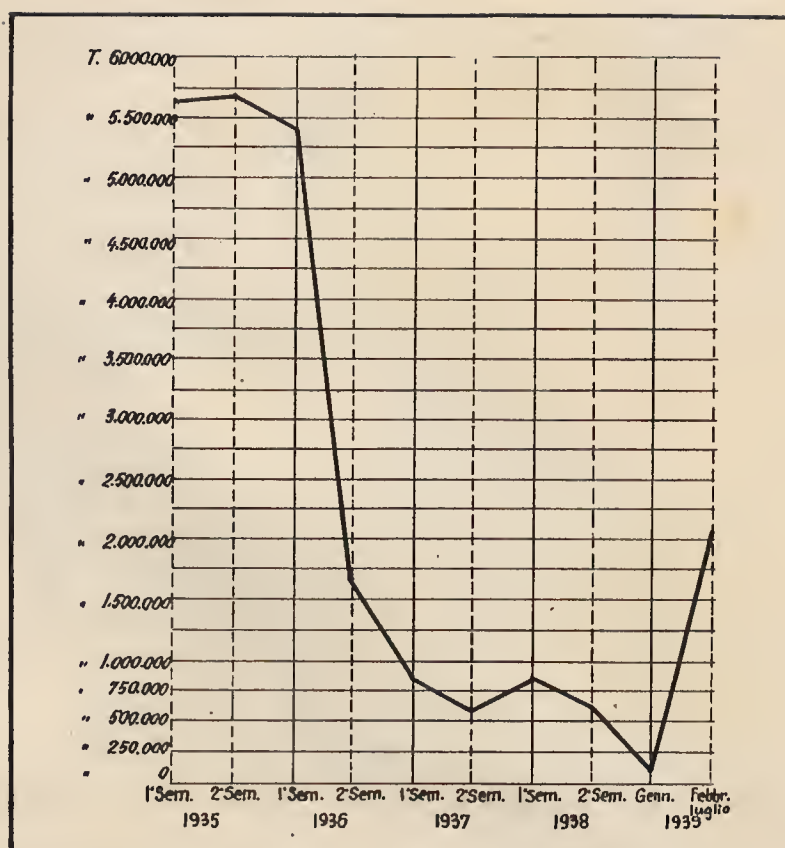
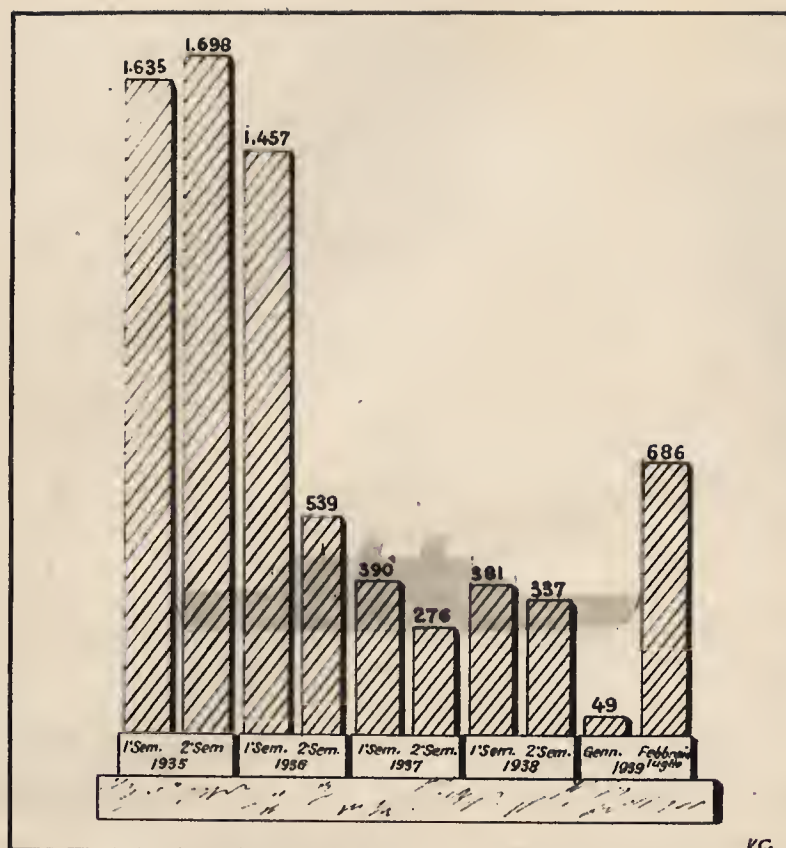
Sono note le complicate questioni di carattere diplomatico, che le offese aeree ai porti ebbero a provocare e le assurde posizioni in cui le Potenze Occidentali vennero a trovarsi, col negare a Franco la qualità di belligerante, qualità da esse non ammessa neppure (!) dopo di aver riconosciuto il suo governo, come il solo legittimo della Spagna.

L'azione aerea fu perciò direttamente influenzata da quelle interminabili discussioni e da quelle periodiche, arbitrarie intromissioni nella condotta politica e militare della guerra.

La conseguenza fu la saltuarietà e l'aperiodicità dei bombardamenti su quegli importanti obbiettivi, il che praticamente servì a far prolungare il conflitto, ed a fare ancora più arricchire gli armatori ed i contrabbandieri di materiale bellico.

La necessità di risparmiare il più possibile le città indusse, d'altra parte, gli equipaggi da bombardamento, che eseguivano le azioni da quote aggirantesi dai 5000 ai 6000 metri, a commettere errori in difetto nelle operazioni di mira per il lancio delle bombe, sicchè una buona metà di esse cadde in mare.

Nonostante l'attuazione saltuaria dei bombardamenti; nonostante il numero modesto degli apparecchi che a volta a volta vi parteciparono (una media di 6-8 apparecchi in ogni missione); nonostante gli errori di calcolo nelle operazioni di mira e la vivace reazione della caccia e della difesa contraerea, gli effetti di quei bombardamenti furono davvero terrorizzanti.

Chi ha avuto l'occasione e, diciamo pure, la fortuna di visitare i porti di Barcellona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almeria, per non

parlare che dei maggiori, ha avuto la visione apocalittica di che cosa sia capace di operare un'agguerrita ed addestrata aviazione da bombardamento. Piroscafi affondati, moli sconnessi o demoliti, magazzini distrutti, gru inutilizzate o sommerse nello specchio d'acqua prospiciente, binari scardinati dalle sedi e contorti, vagoni sventrati o capovolti; un'ira di Dio insomma.

Ecco come si esprime in proposito S. E. il Generale Alfredo Kindelan, Comandante in guerra di tutta l'Aviazione di Franco, in un suo magistrale articolo « Ali Legionarie », pubblicato nel fascicolo di agosto della *Rivista Aeronautica*.

« L'Aviazione Legionaria delle Baleari nelle sue azioni contro i porti della costa mediterranea spagnuola ebbe a colpire circa duecento navi, tra navi da guerra e contrabbandiere, e ad affondarne più di un centinaio, nonostante che vari di quei porti disponessero di agguerriti mezzi di difesa attiva e passiva.

« Fu dimostrato con quei bombardamenti che contro un'Aviazione disciplinata ed aggressiva, poco vale la difesa contraerea, che l'apparecchio arriva dove vuole, colpisce con le sue bombe ciò che si propone di colpire e che rientra incolume o con danni insignificanti alle sue basi ».

Oltre agli ingenti danni di carattere permanente, causati dall'offesa aerea, bisogna considerare l'effetto sempre più deprimente da essa esercitato sui lavoratori portuali che, sottoposti ad un intenso logorio di nervi, vedevano diminuire sempre più la loro capacità di rendimento.

Perchè il lettore possa farsi un'idea dei danni provocati dai bombardamenti e dell'influenza da essi avuta nel commercio marittimo dei rossi, riportiamo alcuni dati statistici, riferentisi all'attività del massimo porto della Spagna: Barcellona.

Secondo calcoli fatti dall'Ente incaricato di procedere alla ricostruzione degli impianti fissi di quel porto ed al ripristino della sua completa efficienza di ante guerra, i danni causati superano i 60 milioni di pesete.

Le seguenti cifre, ripartite per semestre, riflettono il traffico marittimo globale del porto dal gennaio 1935, anno di attività normale, a tutto il luglio del 1939. Nell'ultimo semestre considerato si vedono i segni manifesti della ripresa commerciale del grandioso emporio barcellonese; essi dànno un'idea del rapido lavoro ricostruttivo in cui la nuova Spagna di Franco è fortemente impegnata.

MOVIMENTO DI ENTRATA NEL PORTO DI BARCELLONA

		Piroscafi	Tonnellaggio lordo
1935	1° semestre	1635	5.653.680
»	2° »	1698	5.690.593
1936	1° semestre	1457	5.370.714
»	2° »	539	1.685.606
1937	1° semestre	390	859.605
»	2° »	276	590.767
1938	1° semestre	381	847.933
»	2° »	337	618.323
1939	gennaio	49	110.148
»	febbraio-luglio	686	2.037.184

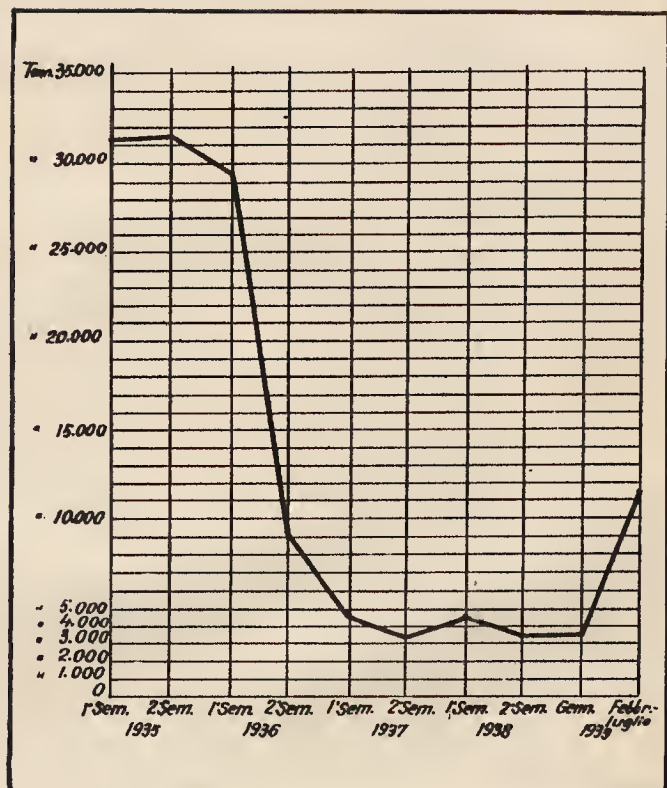
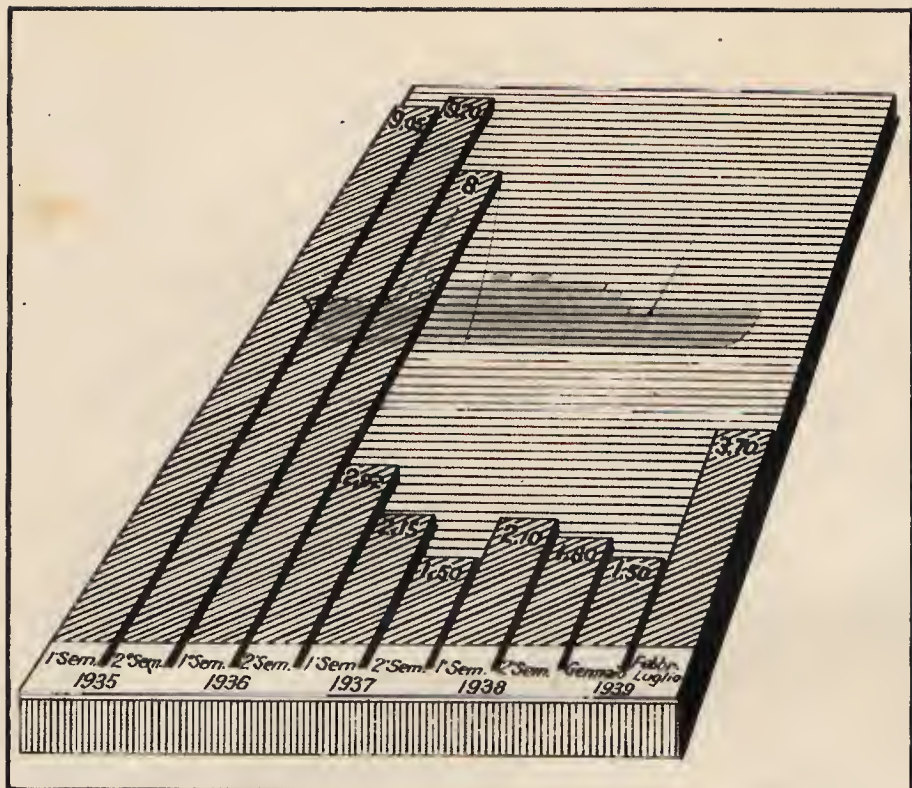
I dati sopra riportati riflettono il movimento dei piroscafi, il cui ingresso nel porto richiese l'intervento dei piloti a ciò autorizzati (*Los Practicos*). Manca in essi il numero ed il tonnellaggio delle navi che, per la natura delicata del carico, premeva al governo rosso tener lontane da occhi indiscreti; esse per lo più attraccavano alla diga foranea o, quanto meno, facevano a meno dell'opera dell'Ente « *Los Practicos* ».

I dati stessi comunque danno un'idea sufficientemente esatta dell'andamento del traffico negli anni considerati.

Si noti la diminuzione nel movimento dei piroscafi nel primo semestre 1936 (avvento del Fronte Popolare con conseguente inasprimento di scioperi e disordini) rispetto al semestre precedente.

Nel primo semestre 1938 il traffico aumentò rispetto al secondo semestre del 1937, e ciò fu dovuto agli avvenimenti, che portarono alla conferenza di Nyon; quindi ridiscese ancora, fino a segnare cifre modeste in piena offensiva della Catalogna.

Nell'ottobre del 1937 l'entrata dei piroscafi in porto raggiunse in totale la cifra di 34 con un tonnellaggio lordo di 67.765 t.; dal giorno 1 al 5 la statistica del movimento segna *zero* ed i giorni in cui appare questa cifra negativa sono, in quel mese, complessivamente 13.

Porto di Barcellona: Una petroliera colpita in pieno dalle bombe di un'aeroplano

Nello specchio seguente è riportata la media giornaliera dell'entrata dei piroscafi negli anni considerati. Questa media, che in periodo di attività normale era di 9,20, scese a 2,92 nel primo semestre di guerra e con oscillazioni varie, sempre inferiori, raggiunse il livello di 1,50 nel gennaio 1939, quando Barcellona venne liberata, per salire rapidamente a 3,70 nel primo semestre successivo alla liberazione.

MEDIA GIORNALIERA DEL TRAFFICO DI ENTRATA

		Piroscafi	Tonnellaggio lordo
1935	1° semestre	9,05	31.235,80
»	2° »	9,20	31.416,26
1936	1° semestre	8,—	29.509,41
»	2° »	2,92	9.160,70
1937	1° semestre	2,15	4.749,19
»	2° »	1,50	3.210,69
1938	1° semestre	2,10	4.648,71
»	2° »	1,80	3.360,50
1939	gennaio	1,50	3.553,16
»	febbraio-luglio	3,70	11.255,16

Non vi è dubbio che i bombardamenti aerei ostacolarono enormemente l'approvvigionamento di Barcellona e quindi dell'Esercito della Catalogna.

E' vero che la Catalogna poteva comunicare con la frontiera francese mediante le due ferrovie di Port Bou e di Puigcerdà; ma l'attività di quelle due ferrovie, per un complesso di cause, che non è il caso di illustrare in questa sede, non ebbe alcuna influenza nell'attenuare la paralisi del porto.

Man mano che diminuiva il territorio rosso, per la sua occupazione da parte dei nazionali, il problema dell'approvvigionamento di Barcellona si complicava sempre più, perchè la diminuzione di territorio riduceva anche l'area coltivabile, mentre i continui richiami alle armi sottraevano braccia al lavoro.

La necessità di viveri, per contro, aumentava sempre più, anche a causa dei fuggiaschi affluiti prima dal Nord (dopo l'occupazione di Bilbao, Santander, Gijon), quindi dal Levante e dall'Aragona.

Tutta la gente profuga rifugiatasi a Barcellona non produceva nulla e, ripartita fra i paesi della Catalogna, finiva con l'essere solo causa di perturbamenti.

L'approvvigionamento si complicò ancora di più quando la Catalogna fu separata dal Levante, dopo l'arrivo al mare delle truppe nazionali, fra le quali si trovavano le nostre invitte truppe volontarie.

A dare un'idea del costo della vita economica di Barcellona, basterà dire che nel secondo semestre del 1938 il pane fu venduto praticamente a 30 pesete al chilo, un litro di olio da 150 a 200 pesete, un chilo di legumi da 50 a 60 pesete, una dozzina di uova a 200 pesete, 100 grammi di tabacco da 50 a 75 pesete.

* * *

Se enorme fu l'influenza dei bombardamenti aerei sul porto di Barcellona, non meno grave e non meno paralizzante fu quella esercitata sul porto di Valencia, per non parlare degli altri minori.

Valencia e tutto il rimanente della Spagna rossa non aveva altra via di rifornimento dall'esterno che quella del mare.

A Valencia inoltre gli equipaggi nelle operazioni di mira non erano assillati dalla preoccupazione di dover evitare di colpire la città, perchè questa dista circa 6 chilometri dal porto.

I danni provocati dagli aerei sugli impianti portuali di Valencia furono quindi più intensi di quelli provocati su Barcellona, non solo perchè vi fu maggiore percentuale nelle bombe cadute a segno, ma anche perchè quell'obbiettivo fu sottoposto per due mesi di più all'offesa aerea e con una percentuale maggiore di apparecchi partecipanti nelle singole azioni, perchè non più impegnati nelle incursioni sui vari obbiettivi della Catalogna, ormai redenta.

Le conseguenze per l'approvvigionamento della città e quindi, di riflesso, per quello dell'Esercito del Centro, furono disastrose ed accelerarono indubbiamente il collasso della Spagna rossa.

Se conseguenze economiche e belliche così gravi furono apportate da bombardamenti fatti con pochi apparecchi, in maniera molto saltuaria e con un complesso di vincoli e di ostacoli di natura psicologica, politica, internazionale; quali conseguenze possono aspettarsi dall'offesa arrecata al traffico ed ai porti da un'Aviazione potentissima, che attui la sua missione senza vincoli di politica interna, in maniera continuativa, con carattere di contemporaneità su tutto il territorio nemico, e con una potente mole di apparecchi?

Quale potrà essere la funzione dell'Aviazione, considerata come arma di controblocco?

VINCENZO LIOY

Porto di Barcellona: Rilevazione degli effetti di un bombardamento.

Calendario degli avvenimenti

(*Continuazione vedi pag.* 50)

Attività militare: Sul fronte occidentale ha luogo un combattimento fra avanguardie francesi e tedesche sulla strada di Hornbach.

Il Comando Supremo germanico pubblica un comunicato riassuntivo delle operazioni.

Venerdì 20 *Attività politica e diplomatica*: La stampa turca commenta il patto tripartito e lo definisce documento di pace e di sicurezza.

La stampa tedesca segnala i pericoli ai quali si è esposta la Turchia, firmando il trattato di mutua assistenza con la Gran Bretagna e la Francia.

La stampa britannica sostiene che questo trattato mira al consolidamento della pace nel Mediterraneo.

Da Berlino si smentiscono ufficialmente le voci di una prossima ricostituzione dello Stato polacco entro più ristretti confini.

Attività militare: Sul fronte occidentale movimenti di pattuglie in ricognizione fra la Mosella e la Sarre.

Un sommergibile germanico è affondato nel Mare del Nord.

Apparecchi tedeschi compiono voli di ricognizione nella regione del Firth of Forth.

Sabato 21 *Attività politica e diplomatica*: Sono firmati a Roma gli accordi italo-tedeschi per il trasferimento in Germania dei tedeschi dell'Alto Adige.

La delegazione finlandese riparte per Mosca, con l'incarico di presentare al Cremlino le controproposte esaminate dalla Conferenza degli Stati nordici.

Attività militare: Sul fronte occidentale fuoco di artiglierie e movimento di pattuglie.

Sul mare aeroplani tedeschi attaccano senza successo un convoglio di navi da carico, scortate da unità della marina da guerra britannica.

Domenica 22 *Attività politica e diplomatica*: La stampa britannica esamina il trattato di Ankara nei suoi riflessi sulla politica mediterranea.

Attività militare: Sul fronte occidentale situazione immutata.

E' segnalata una nuova incursione di aerei tedeschi sulla costa occidentale dell'Inghilterra.

Lunedì 23 *Attività politica e diplomatica*: In Francia a seguito di pressioni esercitate dai varî gruppi parlamentari, il Presidente del Consiglio, Daladier, comunica alla stampa che le Camere saranno convocate nella seconda metà di novembre, allo scopo di rinnovare i poteri eccezionali ed approvare il bilancio preventivo per l'anno 1940.

In Germania si smentisce categoricamente che l'ex presidente del Consiglio belga, van Zeeland, recatosi agli Stati Uniti, abbia avuto missione di presentare condizioni di pace diverse da quelle contenute nell'ultimo discorso del Führer.

A Mosca la delegazione finlandese riprende le trattative per la soluzione dei problemi interessanti i due paesi.

In Romania la stampa propugna la costituzione di un blocco balcanico per la neutralità, mettendo in rilievo quanto l'Italia ha fatto per creare un'atmosfera di fiducia e di collaborazione fra gli Stati balcanici.

Attività militare: Sul fronte occidentale attività di pattuglie ad ovest della Sarre. Un trimotore britannico sorvola la stazione tedesca di Konzen nelle immediate vicinanze della frontiera belga.

Sul mare il Ministero britannico dell'Aviazione informa che due attacchi contro sottomarini germanici sarebbero stati coronati da successo.

(*Continua*)

Il dott. Domenico Stanislao Piccoli, chiamato ad altri incarichi, è stato sostituito nella direzione dal dott. Renato Caniglia.

Direttore Responsabile: Renato Caniglia

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tumminelli e C. Città Universitaria - Roma